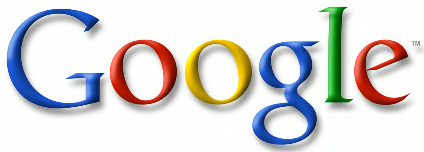
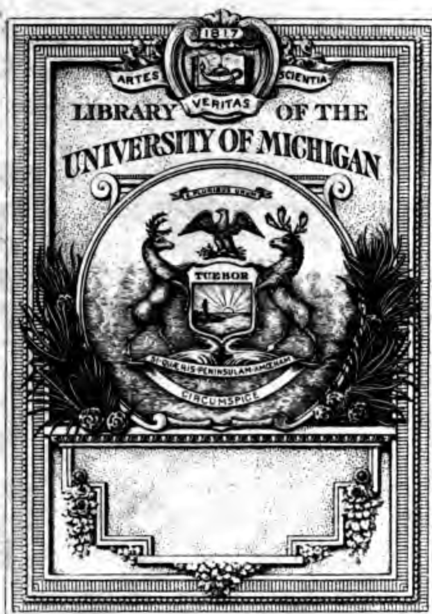
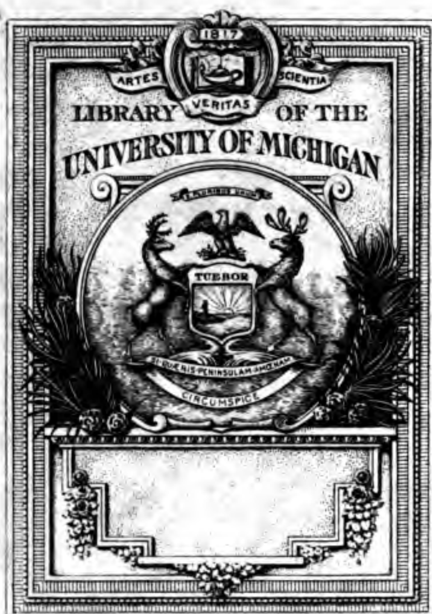





1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUÆRIS PENINSULAM AMŒNAM
CIRCUMSPICE




1817
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

GUERRES

MARITIMES

SOUS

LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE

— Imprimerie de P.-A. BOURDIER et Ce, 30, rue Mazarine.

GUERRES
MARITIMES

SOUS

LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE

PAR LE CONTRE-AMIRAL

Jean-Pierre Edmond

E. JURIEN DE LA GRAVIÈRE

avec les plans des batailles navales

DU CAP SAINT-VINCENT, D'ABOUKIR, DE COPENHAGUE, DE TRAFALGAR

ET UNE CARTE DU SUND

DRESSÉS ET GRAVÉS PAR A. H. DUFOUR, GÉOGRAPHE

TROISIÈME ÉDITION

Revue, corrigée et très-augmentée

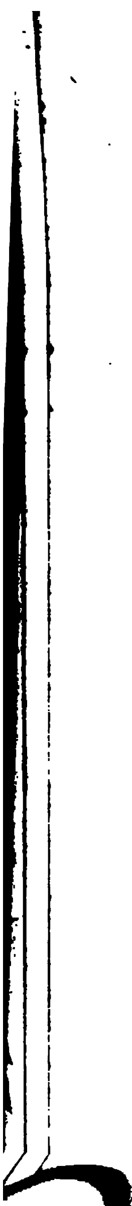
TOME SECOND

PARIS

CHARPENTIER, LIBRAIRE-ÉDITEUR

28, QUAI DE L'ÉCOLE

1860



GUERRES MARITIMES

SOUS

LA RÉPUBLIQUE ET L'EMPIRE

CHAPITRE PREMIER.

Les marines du Nord.

Au moment où Nelson rentrait à Londres, les puissances du Nord, rassemblées par un grief commun, plaçaient sous la redoutable sauvegarde de la Russie les intérêts des neutres, profondément blessés par les prétentions du cabinet britannique, et la dignité trop longtemps méconnue des marines secondaires. La prédiction de Nelson se trouvait accomplie : « Après avoir commencé cette guerre avec l'Europe entière pour alliée, l'Angleterre avait en face l'Europe entière pour ennemie. »

D'un côté, l'énergie réglée de la France disposait contre la Grande-Bretagne des forces militaires de la Prusse et des ressources maritimes de l'Espagne; de l'autre, l'agitation maladive du successeur fantasque de la grande Catherine fermait aux Anglais l'accès du continent, des rives de la Néva jusqu'à l'embouchure de l'Elbe.

Quelque chose pouvait cependant diminuer la portée de cette dernière coalition; c'était la singulière coïncidence qui plaçait alors sur les trônes du Nord de si excentriques dépositaires du pouvoir absolu. En Danemark, Christian VII était tombé en enfance; mais là du moins le fils de l'infortunée Mathilde, sœur de Georges III, le prince royal, depuis Frédéric VI, avait pris d'une main ferme les rênes du gouvernement; Gustave IV, en Suède, semblait souvent atteint d'une secrète démence, et l'empereur de Russie, par ses manies chevaleresques, par sa politique versatile et bizarre, laissait percer aussi le fou sous le despote. Quant aux forces matérielles dont disposait la ligue des neutres, les documents recueillis par l'amirauté britannique en donnaient une idée vraiment formidable. Ces documents portaient à 82 vaisseaux de ligne les forces navales de la Russie, à 23 celles du Danemark, à 18 celles de la Suède; mais, comme toujours, il y avait de larges éliminations à opérer pour déduire de cette puissance nominale la puissance effective des trois

marines. La Russie ne possédait réellement en 1801 que 61 vaisseaux en état de prendre la mer, et la moitié de ces vaisseaux, réunie dans la Méditerranée ou dans la mer Noire, ne pouvait prêter aucun appui à la flotte de la Baltique. Cette dernière flotte était elle-même dispersée et retenue par les glaces dans les ports de Saint-Pétersbourg, Archangel, Cronstadt et Revel : sur 31 vaisseaux, elle en comptait 20 à peine qu'on eût osé mettre en ligne; encore ceux-ci étaient-ils mal équipés, plus mal armés encore, et commandés par des officiers qui n'avaient aucune habitude de la navigation en escadre. La puissance navale de la Russie n'était donc, en 1801, menaçante que sur le papier [1]. Connue seulement de l'Europe par quel-

[1] Tout est mystère en Russie, lorsque tout n'y est pas illusion. Au moment où la guerre de 1854 éclata, l'escadre de la Baltique comptait 29 vaisseaux armés; celle de la mer Noire en avait 18, mouillés dans le port de Sébastopol. 42 vaisseaux de ligne avec leurs officiers et leurs équipages, c'était là une véritable armée navale, une armée navale dans le sens le plus étendu de ce mot! La France et l'Angleterre réunies auraient demandé plusieurs mois pour mettre en mer une semblable flotte. Cependant, dès le début des hostilités, on vit les escadres russes se renfermer obstinément dans leurs ports, et s'interdire toute idée d'agression ou de représailles. Les progrès de la marine à vapeur avaient, à la vérité, beaucoup diminué déjà l'efficacité du vaisseau à voiles, et le gouvernement du Czar, soit qu'il eût été effrayé de la dépense, soit qu'il partageât, ce qui est plus probable, les préjugés dont nous nous défendions si mal nous-mêmes à cette époque,

ques escarmouches contre les Turcs, elle n'était alors, comme la marine de ces derniers, qu'un fantôme qui devait s'évanouir sans résistance sérieuse devant des vaisseaux formés par huit années de guerre.

n'avait en 1854 qu'une flotte à voiles. Cette flotte, je suis très-porté à le croire, se retira devant les frégates à vapeur des alliés bien plus que devant leurs vaisseaux. Néanmoins, je ne trouve pas encore là une explication suffisante de l'attitude prise par une marine qui semblait pouvoir engager la lutte avec tant d'avantage ; car la marine russe possédait, — nous en avons eu la preuve, — avec de bons et vaillants équipages rassemblés depuis longtemps, des officiers d'une rare intrépidité, qu'animaient la foi la plus vive et le patriotisme le plus enthousiaste. Serait-il donc vrai que la plupart des vaisseaux de la Baltique étaient dans un tel état de vétusté que le service de leur artillerie en fût compromis, et qu'on n'eût osé ni les présenter en ligne, ni les envoyer en croisière? Ce matériel si imposant ne constituait-il en réalité qu'une force purement nominale, ou l'orgueil blessé du pays a-t-il exagéré à dessein les désappointements de l'administration? C'est une question que je ne me chargerai pas de résoudre, mais il est certain que de tels mécomptes sont possibles, ailleurs même que dans les États du Czar. S'ils ont pu se produire en 1854 avec les appareils si peu compliqués de la marine à voiles, que serait-ce aujourd'hui où le fonctionnement d'un mécanisme, sujet aux dérangements les plus imprévus et les plus soudains, est un problème qui se pose à chaque sortie, et qu'il faut de nouveau à chaque sortie résoudre ! Que l'exemple de la Russie ne soit donc pas perdu pour nous et qu'il nous préserve, c'est là le premier de mes vœux, d'un dangereux attachement à un matériel suranné ou des espérances chimériques que les flottes d'une valeur douteuse inspirent !

Il n'en était point tout à fait ainsi des 11 vaisseaux dont le roi de Suède pressait lui-même l'armement à Carlscrona, ni des 10 vaisseaux qui, déjà préparés à Copenhague, n'attendaient plus pour entrer en campagne que les marins qu'on se hâtait de faire venir des ports de la Norvége. Sans doute ces escadres étaient loin d'avoir acquis la précision de mouvements, la perfection de détails qui distinguaient les escadres anglaises; mais c'était une infériorité qu'elles eussent pu racheter par la meilleure composition de leurs équipages. Le commerce des neutres, ce commerce pour lequel s'armaient en ce moment les puissances du Nord, avait pris un immense développement depuis 1793, et avait dû former de nombreux matelots. Le commerce de l'Angleterre avait bien, il est vrai, suivi la même progression : il couvrait alors le globe de ses 19 000 navires; mais, obligée de se garder sur tant de points, de faire face à de si redoutables ennemis, l'Angleterre, pour trouver dans sa population maritime de quoi suffire à sa navigation marchande et à l'armement de ses 472 bâtiments de guerre, se voyait contrainte de recourir à toutes les ressources, à tous les moyens extrêmes. Non contente de recruter ses équipages à main armée dans les rues, elle jetait sur ses vaisseaux des vagabonds de tous les pays [1], et jusqu'au trop-plein

[1] « J'ai à mon bord, écrivait Collingwood le 25 septembre 1796,

de ses prisons. Elle comptait sur une discipline inflexible pour dompter les natures les plus rebelles et les accoutumer à la mer; cependant, il était résulté de cette confiance imprudente des révoltes difficilement comprimées, des revers inattendus et des désertions si fréquentes, que, de 1793 à 1801, elles enlevèrent à la flotte anglaise *plus de 40 000 hommes*.

Les équipages des escadres de Carlscrona et de Copenhague eussent donc pu facilement l'emporter par le choix des hommes sur les équipages anglais, puisque l'interruption d'un commerce très-actif devait permettre à la Suède et au Danemark de puiser à pleines mains, pour recruter le personnel de leurs flottes, dans une population considérable, habituée à la plus rude navigation du monde. Ces escadres, d'ailleurs, si les Anglais osaient les poursuivre jusque dans la Baltique, allaient posséder sur l'ennemi qu'elles auraient à combattre l'immense avantage de se mouvoir dans une mer dangereuse dont la navigation leur était

des représentants de tous les États de l'Allemagne, des Autrichiens, des Polonais, des Croates, des Hongrois, *a motley tribe!* » Avec de bons cadres et l'indispensable école de la mer, on peut faire de ces éléments disparates d'excellents équipages, ma conviction est bien arrêtée à cet endroit; mais ce qui ne s'improvise ni ne se remplace, ce sont les *cadres;* c'est-à-dire les officiers, les officiers-mariniers et les sujets spéciaux, mécaniciens, gabiers et canonniers.

familière, et, en admettant qu'elles parvinssent à opérer leur jonction avec la flotte russe mouillée dans le port de Revel, elles devaient présenter une réunion de 30, peut-être même de 35 vaisseaux, devant laquelle eût bien pu s'effacer le prestige qui faisait depuis si longtemps la principale force de la marine anglaise. Mais le comte de Saint-Vincent, qui, à l'avénement du ministère Addington, remplaça lord Spencer à l'amirauté, avait appris à envisager de sang-froid les coalitions maritimes et à faire entrer dans ses calculs le défaut de concert qui entrave presque toujours de semblables alliances. Il résolut de ne point s'arrêter aux sinistres prédictions qui avaient accueilli le projet d'une grande expédition dans la Baltique, projet que le génie de Pitt léguait à ses successeurs, et se proposa de frapper la coalition avant que le printemps, en dégageant l'entrée des ports russes et suédois, encore bloqués par les glaces quand le port de Copenhague se trouve déjà libre, permît une jonction qu'il fallait à tout prix prévenir. Vers la fin du mois de février 1801, il vint occuper la place de lord Spencer à l'amirauté; son premier acte fut d'expédier à la flotte, déjà rassemblée à Yarmouth, l'ordre de mettre sous voiles et de se diriger vers l'entrée du Sund.

CHAPITRE II.

Entrée d'une flotte anglaise dans la Baltique. 30 mars 1801.

Le 17 janvier, Nelson avait arboré son pavillon de vice-amiral à bord du SAN-JOSEF, de 110 canons. Son ambition était de remplacer lord Keith dans la Méditerranée : en attendant, désireux d'échapper au trouble de sa conscience et aux tourments domestiques qu'il s'était attirés, il s'était rangé avec empressement sous le pavillon du comte de Saint-Vincent qui commandait alors l'escadre de la Manche; mais, avant même que la chute du ministère Pitt appelât le comte de Saint-Vincent dans les conseils de la couronne, Nelson fut placé sous les ordres d'un autre amiral, sir Hyde Parker, qui venait d'obtenir le commandement de la mer du Nord. Lord Spencer, qui destinait déjà cette dernière escadre à entrer dans la Baltique, avait facilement compris que, de tous les amiraux anglais, Nelson était le plus capable d'assurer le succès de cette périlleuse entreprise; néanmoins l'humeur singulière et fantasque de ce grand homme de mer avait laissé dans le conseil une trop fâcheuse impression pour qu'on n'éprouvât pas le besoin de

soumettre au contrôle d'un esprit plus éclairé, d'une raison plus docile et plus mûre, la valeur emportée et le brillant courage dont on avait appris à redouter les caprices. Le respect qui entoure en Angleterre les anciens services atténua d'ailleurs ce qu'une pareille résolution pouvait avoir d'offensant vis-à-vis d'un homme placé déjà si haut par l'opinion publique, et Nelson, prévenu officieusement des intentions de lord Spencer, parut se prêter de bonne grâce à cette combinaison. Le 12 février, il quitta LE SAN-JOSEF pour LE SAINT-GEORGE, vaisseau de 98 canons, se rendit à Portsmouth, afin d'y presser le départ de 7 vaisseaux de ligne, et, dans les premiers jours de mars, vint mouiller avec cette division en rade de Yarmouth, où l'attendait sir Hyde Parker.

On n'eût point songé, à cette époque, à placer le pavillon d'un vice-amiral anglais sur un autre vaisseau qu'un vaisseau à trois ponts : c'était là une de ces bienséances officielles auxquelles les Anglais ont de tout temps, et non sans raison, attaché une singulière importance. Le soin d'assurer aux officiers généraux de la flotte des logements convenables a donc contribué, plus que toute autre chose, à maintenir dans la marine anglaise un très-grand nombre de ces lourdes et formidables machines, dont Nelson toujours impatient a tant de fois maudit les pesantes allures et la marche embarrassée. Sur 104 vaisseaux

armés, l'Angleterre ne comptait pas moins de 18 vaisseaux à trois ponts; mais, bien qu'il y eût alors 13 de ces vaisseaux devant Brest, l'amirauté n'en voulut admettre que 2 dans l'escadre du Nord : LE LONDON, à bord duquel flottait le pavillon de l'amiral Parker, et LE SAINT-GEORGE, que montait le vice-amiral Nelson. Le contre-amiral Graves s'embarqua sur un vaisseau de 74, LE DÉFIANCE, et dans la prévision des difficultés qu'on pourrait éprouver à franchir avec des navires d'un trop grand tirant d'eau les bancs de la Baltique, on ajouta aux 11 vaisseaux de 74 qui firent partie de cette expédition 5 vaisseaux de 64 et 2 vaisseaux de 50. Un corps de débarquement, composé du 49e régiment, de deux compagnies de carabiniers et d'un détachement d'artillerie, fut embarqué sur une des divisions de la flotte; quelques frégates, des bombardes, des brûlots, ainsi que d'autres navires moins importants encore, élevèrent le nombre des bâtiments réunis sous les ordres de l'amiral Parker au chiffre total de 53 voiles.

Quinze jours avant l'appareillage de la flotte, un agent diplomatique, M. Vansittart, était parti pour Copenhague. Les instructions secrètes remises à l'amiral Parker l'informaient du but de cette mission, et lui recommandaient, si les négociations entamées avaient une issue favorable, de se porter immédiatement sur la baie de Revel, à l'entrée du golfe de Finlande, d'y surprendre, par une attaque

vigoureuse, l'escadre de 12 vaisseaux qu'on savait mouillée dans ce port, et de se diriger ensuite, sans perdre de temps, sur Cronstadt. Le ministère anglais regardait à juste titre la Russie comme l'âme de la coalition, et, à l'égard de cette puissance, il n'admettait aucune alternative, aucun doute sur la nécessité de recourir à des hostilités directes. Quant au Danemark et à la Suède, il espérait mieux de leur faiblesse, et, dans la confiance que la menace d'un bombardement suffirait pour détacher les Danois de la coalition, l'amirauté prescrivait à sir Hyde Parker de « disposer ses bâtiments de telle façon que la Suède, pressée de suivre l'exemple du Danemark, pût trouver dans ce déploiement de forces un motif apparent et une excuse pour souscrire à un arrangement pacifique. » Si, « comme on avait quelque raison de le supposer, » Gustave IV se décidait à renouveler, soit isolément, soit de concert avec le Danemark, ses anciens engagements vis-à-vis de l'Angleterre, le premier devoir de l'amiral commandant la flotte de la Baltique serait de protéger la Suède contre les attaques et le ressentiment de la Russie. Le ministère Addington, à l'époque où il rédigeait ces instructions, c'est-à-dire le 15 mars 1801, ne mettait donc point en doute la défection des deux États secondaires; l'envoi d'une armée navale dans la Baltique avait principalement pour but, dès que ce premier résultat serait obtenu, de porter un coup

mortel à la marine russe, et d'aller frapper une puissance, réputée à l'abri des atteintes de l'Europe, jusqu'au cœur même de son empire : téméraire entreprise où l'Angleterre s'apprêtait à engager ses flottes, où la France, moins heureuse, devait engager un jour ses armées !

Pour apprécier convenablement ce nouvel effort de la marine anglaise, il est nécessaire de se faire une idée bien nette des obstacles de tout genre que la nature même du théâtre des opérations allait opposer aux desseins de l'amirauté. Trois passages, le Sund, le grand et le petit Belt, donnent entrée de la mer du Nord dans la Baltique, et mettent en communication ces deux bassins dangereux, séparés l'un de l'autre par une contrée étroite qui, sous le nom de Jutland, s'étend au nord depuis l'embouchure de l'Elbe jusque vers le 58e degré de latitude. Pour pénétrer dans la Baltique, il faut donc, avant tout, doubler la pointe septentrionale du Jutland, en donnant dans le détroit fertile en naufrages qui porte le nom de Skagerack, descendre ensuite au sud par le Cattegat et venir chercher, à l'endroit où les îles de Seelande et de Fionie semblent combler l'intervalle qui sépare le Jutland de la Suède, un des trois passages qui contournent ces obstacles. Des trois passages, il en est un, pour ainsi dire, impraticable : c'est le petit Belt, labyrinthe étroit et dangereux, creusé par la nature entre l'île de

Pl. 5.

CARTE DU SUND

en Mètres

Fionie et la côte du Jutland. Le grand Belt, détroit sinueux qui sépare l'île de Fionie de l'île de Seelande, et ne donne issue dans la Baltique qu'après un parcours d'environ 50 lieues, présente de grandes difficultés de navigation que les Anglais n'avaient point encore appris à braver [1]. Le troisième passage, celui du Sund, compris entre l'île de Seelande, sur laquelle est bâtie Copenhague, et l'extrémité méridionale de la Suède, est le plus facile et le plus fréquenté. Il a été regardé pendant longtemps comme la clef de la Baltique. Sur la côte de Seelande, le château de Kronenbourg, tout à la fois palais, forteresse et prison d'État, en commande l'entrée. Ce château n'est séparé de la côte de Suède que par une distance de 4 142 mètres. La langue de terre avancée sur laquelle il est bâti, et la masse imposante de ses remparts et de ses tours, dérobent en partie à la vue la jolie petite ville d'Elseneur; mais, dès qu'on a dépassé le dernier bastion de ce noble édifice, construit sur les plans de Tycho-Brahé, Elseneur apparaît avec sa rade vaste et sûre, dont l'aspect animé fait mieux

[1] Quelques mois après l'expédition de la Baltique, en juillet 1801, on vit le vice-amiral Pole, appelé à remplacer lord Nelson et l'amiral Parker dans le commandement de la flotte anglaise, conduire ses vaisseaux dans ce passage malgré des vents contraires; mais, au mois de juillet, une pareille manœuvre était moins difficile et moins imprudente qu'elle ne l'eût été au moment même de l'équinoxe.

ressortir encore la solitude de la rive suédoise, où la petite ville d'Elsinborg, tristement assise au pied d'une colline et sur une plage sans abri contre les vents du nord, n'offre plus aux regards que les ruines pittoresques de son antique tour crénelée. L'île de Hueen, aux falaises blanchâtres, occupe le milieu du canal qui s'élargit rapidement au-dessous d'Elseneur; dans le lointain, à 22 milles du château de Kronenbourg, on voit déjà surgir les clochers élevés de la ville de Copenhague et les îles à demi noyées de Saltholm et d'Amack, la première plus rapprochée de la Suède, la seconde unie par deux larges ponts à la capitale du Danemark. Au delà de ces deux îles, le Sund débouche dans la Baltique.

Près de l'île de Saltholm, la ville de Malmo s'élève sur la côte de Suède en face de Copenhague. Entre ces villes, distantes l'une de l'autre d'environ 15 milles, l'île de Saltholm a formé deux détroits : l'un qui la sépare de la ville suédoise, l'autre qui se prolonge entre cette île et les plaines verdoyantes de l'île d'Amack, presque contiguë, comme nous venons de le dire, à la ville de Copenhague. Ce second détroit est lui-même divisé en deux passes distinctes par un banc de 3 milles de long, nommé *Middel-Grund*[1], sur le sommet duquel il ne reste que deux brasses et demie d'eau. Ce sont là les

[1] Littéralement : *banc du milieu.*

Thermopyles du Danemark. La passe de l'ouest, connue sous le nom de *Passe Royale*, est comprise entre le port de Copenhague, qui n'a pas d'autre rade extérieure, et le Middel-Grund; celle de l'est sépare ce même banc de l'île de Saltholm, et porte le nom de *Grande Passe*. Toutes deux se dirigent du nord au sud et sont praticables pour les plus gros navires. Malheureusement le canal qu'elles forment en se réunissant au delà du Middel-Grund se trouve engorgé à son extrémité par de nombreux bancs de sable, et des vaisseaux de ligne ne sauraient s'y engager avant d'avoir réduit leur tirant d'eau ordinaire [1]. Des courants très-vifs, qui suivent en général la direction du vent, contribuent à rendre la navigation de ce chenal incertain plus périlleuse et plus délicate encore. Le Sund est donc le passage le plus direct, le plus naturellement désigné pour les navires de commerce qui se rendent dans la Baltique, comme pour une flotte qui ne voudrait point dépasser Copenhague; mais il présente aux vaisseaux qui doivent se porter au sud de cette ville un obstacle qu'ils ne sauraient franchir sans les plus laborieux efforts.

Telles étaient les difficultés qui attendaient la flotte placée sous le commandement de sir Hyde

[1] Ce canal n'a plus, à la hauteur de la pointe méridionale de l'île d'Amack, qu'une profondeur inégale variant subitement de quatre brasses à quatre brasses et demie.

Parker. Cette flotte partit de Yarmouth le 12 mars 1801, et le 18 elle reconnut les hautes terres de la Norvége. A l'entrée du Skagerack, elle fut dispersée par un coup de vent qui mit en grand péril le vaisseau LE RUSSELL, jeta un brick à la côte, et obligea l'amiral Parker, pour rallier ses forces, à mouiller le 21 mars à l'entrée du Sund. Ce fut là qu'il fut rejoint le 23 par la frégate LA BLANCHE, sur laquelle se trouvait, avec M. Vansittart revenant de Copenhague, M. Drummond, le chargé d'affaires d'Angleterre à la cour de Danemark. Les propositions de M. Vansittart avaient été rejetées, et il fallait s'occuper de réduire le Danemark avant de songer à se porter contre les Russes. Les préparatifs de défense rassemblés devant Copenhague avaient fait sur le diplomate anglais une impression qui parut un moment se communiquer à l'amiral Parker. D'après les rapports de M. Vansittart, la Passe Royale était devenue inabordable du côté du nord. Cette entrée était défendue par un ouvrage dit *des Trois-Couronnes*, construit sur pilotis, et destiné à protéger en même temps, de concert avec la citadelle, le port intérieur, dans lequel les Danois avaient abrité leur escadre. A cet ouvrage, armé de 30 canons de 24, de 38 pièces de 36 et d'une caronade de 96, s'appuyaient deux vieux vaisseaux démâtés, *le Mars* et *l'Elephanten*. Ce n'était donc que par le sud de la Passe Royale qu'on pouvait songer à menacer Copenhague, et, même de ce

côté, on devait rencontrer des obstacles formidables, car les Danois avaient couvert tout le front de leur ville d'une longue ligne de pontons et de vieux vaisseaux portant 628 canons, et montés par 4849 hommes. Cette ligne d'embossage, mouillée à environ 1600 mètres en avant des batteries du rivage, laissait entre les pontons et le bord du Middel-Grund un canal d'une largeur de 500 mètres et d'une profondeur moyenne de cinq ou six brasses. Si l'on faisait tomber ces premières défenses, la menace d'un bombardement suffirait probablement pour triompher de la résistance du Danemark; mais il fallait d'abord, et c'était la plus grande difficulté, arriver dans la Passe Royale.

Tous ces préparatifs ne rassuraient point cependant les habitants de Copenhague depuis qu'ils avaient appris l'arrivée de l'amiral Parker à l'entrée du Sund, et la présence de Nelson dans l'escadre anglaise. Niebuhr, le célèbre historien, témoin oculaire et spectateur ému de ces importants événements, nous a transmis dans sa correspondance intime le témoignage non équivoque de la puissance morale qui s'attachait déjà au seul nom de Nelson : « Nous nous attendons, écrivait-il le 24 mars à madame Hensler, à voir notre ligne de défense exposée à de furieux assauts, car Nelson est dans l'escadre ennemie, et il déploiera probablement en cette occasion l'énergie dont il a donné tant de preuves en d'autres circonstances. » Toutefois l'in-

quiétude des Danois n'était pas du découragement. Ils savaient que l'escadre suédoise, promise pour le 2 avril, arriverait trop tard pour leur être d'aucun secours; que la flotte de Revel ne pouvait se débarrasser des glaces qui encombraient encore le golfe de Finlande, et, résolus à ne point trahir malgré cet abandon la cause de la coalition, ils se promettaient de défendre vigoureusement les abords de leur capitale. Le jour où l'on apprit l'apparition de la flotte anglaise dans le Cattegat, il y eut à Copenhague plus de mille enrôlements volontaires. Dans toutes les classes de la société, on vit éclater le même dévouement et le même patriotisme. L'Université seule fournit un corps de 1 200 jeunes gens, l'élite du Danemark, et, pendant quelques jours, Copenhague présenta l'admirable spectacle d'un peuple confondu dans une seule pensée et groupé autour de son prince pour repousser l'invasion étrangère.

En Angleterre, où M. Vansittart avait déjà fait connaître le mauvais accueil fait à ses premières ouvertures, on attendait avec anxiété des nouvelles de la flotte. « Je suis bien sûr de Nelson, disait lord Saint-Vincent à son secrétaire, et je serais sans inquiétude si son rang eût permis de lui donner le commandement en chef de cette escadre; mais j'ai moins de confiance dans sir Hyde Parker, qui n'a point encore été éprouvé. » Pour placer le vainqueur du Nil en sous-ordre, l'amirauté avait

eu des motifs moins futiles que le scrupule hiérarchique allégué par le comte de Saint-Vincent; mais du jour où le temps de négocier était passé et où il fallait combattre, Nelson allait s'élancer de lui-même au premier rang. Par un heureux don de son énergique nature, il était complétement étranger à cette agitation nerveuse qui grandit l'apparence du danger, et qu'éprouvait quelquefois, écrivait-il de Yarmouth au comte de Saint-Vincent, « leur ami Parker à la pensée des sombres nuits et des champs de glace de la Baltique. » Depuis longtemps, il regrettait les délais inutiles qui avaient permis aux Danois de mettre leur capitale en état de défense. Souvent, à Portsmouth, quand il pressait l'armement de ses vaisseaux, il répétait à ses amis avec impatience : « Le temps ! voilà notre meilleur allié. — Conservons précieusement celui-là, puisque les autres nous abandonnent. Quoi qu'on en puisse dire, ajoutait-il, c'est du temps que tout dépend à la guerre. — Cinq minutes font la différence entre une victoire et un revers. » Arrivé à l'entrée du Sund et consulté par l'amiral Parker, il insistait plus vivement encore sur la nécessité de prendre promptement un parti. La saison n'avait pas été rigoureuse cette année, et, si les vaisseaux mouillés à Revel parvenaient à prendre la mer, on pouvait se trouver obligé d'agir contre Copenhague, en présence d'une escadre d'observation de 15 ou 20 vaisseaux qui auraient beau jeu

contre une flotte à moitié désemparée. Quant aux plans proposés pour entrer dans la Baltique, Nelson les regardait tous comme également praticables. Il trouvait, à passer par le grand Belt, l'avantage de pouvoir détacher immédiatement une partie de la flotte contre l'escadre russe; mais il recommandait surtout qu'on ne perdît point une minute, et qu'on profitât du premier vent favorable pour commencer les opérations. Jamais Nelson n'avait été plus grand que dans ces circonstances difficiles. Le vaisseau L'INVINCIBLE, expédié d'Angleterre avec le contre-amiral Totty pour renforcer la flotte de la Baltique, venait de se jeter sur un des bancs de la mer du Nord[1], et cet affreux événement, qui coûta la vie à plus de 400 hommes, avait éveillé dans l'escadre de fâcheux pressentiments. Les pilotes qu'on avait amenés d'Angleterre, effrayés d'avoir à conduire des vaisseaux de ligne dans des parages qu'ils n'avaient explorés que sur des navires de commerce, ne cessaient de signaler à chaque pas de nouveaux périls et des obstacles insurmontables. Nelson avait réponse à tout, et, plein de confiance en sa fortune, il conservait, au milieu de ces alarmes, le même calme et la même sérénité.

Le 26 mars, l'amiral Parker se décida enfin à mettre sous voiles. Il se dirigea sur le grand Belt;

[1] A 16 milles dans le nord-est de Yarmouth.

mais, après avoir fait quelques lieues le long de la côte septentrionale de l'île de Seelande, il céda aux observations de son chef d'état-major, le capitaine Otway, et revint à l'idée de donner dans le Sund. Avant le coucher du soleil, la flotte eut repris son premier mouillage. Encore indécis, l'amiral Parker fit demander, le lendemain, au gouverneur du château de Kronenbourg, s'il avait l'ordre de s'opposer au passage de la flotte anglaise. La réponse de cet officier fut telle que l'amiral Parker devait s'y attendre. « Il n'avait point, disait-il, en sa qualité de soldat, à se mêler de politique; mais il ne lui était point permis de laisser une flotte, dont les projets lui étaient inconnus, passer impunément sous les canons de sa forteresse. »

L'escadre anglaise dut donc se préparer à forcer l'entrée du Sund. Le 30 mars, au point du jour, elle profita d'une belle brise de nord-nord-ouest pour mettre sous voiles et se former en ligne de bataille. Nelson avait quitté son lourd trois-ponts et avait arboré son pavillon à bord du vaisseau L'ELEPHANT, de 74. Il commandait l'avant-garde. L'amiral Parker était au centre, le contre-amiral Graves à l'arrière-garde. Dès la veille, le capitaine Murray, sur le vaisseau L'EDGAR, avait pris poste avec la flottille de bombardes et de canonnières dans le nord du château de Kronenbourg, et, au premier boulet tiré par les Da-

nois, les bombardes ouvrirent le feu sur cette place. Si les deux rives du détroit eussent été également bien défendues, également armées de canons de gros calibre, il est certain qu'obligés de passer à 2 000 mètres environ des batteries ennemies, les vaisseaux anglais eussent éprouvé de graves avaries; mais ils n'auraient pu être arrêtés, car on a forcé, avec des escadres bien inférieures à celle de l'amiral Parker, des passages plus difficiles que le Sund[1]. Pas un boulet, d'ailleurs, ne partit de la côte suédoise. On n'apercevait même sur le rivage aucune apparence de batterie. La flotte anglaise inclina donc sa route vers ce côté du détroit et évita ainsi complétement le feu du château de Kronenbourg, auquel bientôt elle cessa de répondre. Les boulets lancés par cette forteresse tombaient à plus de 200 mètres des vaisseaux anglais, qui, serrant impunément la côte de Suède, vinrent mouiller à midi près de l'île de Hueen, à 15 milles au-dessus de Copenhague. La division du capitaine Murray, après avoir lancé de très-loin un grand nombre de bombes sur la ville d'Elseneur et le château de Kronenbourg, franchit le détroit à la suite de la flotte. Les Anglais n'eu-

[1] Le Tage, dont l'ouverture entre le fort de Bougie et de Saint-Julien n'est que de 2 480 mètres; le canal des Dardanelles, large de 1 600 mètres; l'entrée de Rio-Janeiro, d'une largeur moindre encore, car, sur un point, elle n'excède pas 1 250 mètres.

rent à regretter dans cette journée que la perte de quelques matelots atteints par les éclats d'une pièce de 24 qui fit explosion à bord de L'ISIS. Du côté des Danois, 2 hommes turent tués et 15 assez dangereusement blessés par les bombes qu'avait lancées la flottille; mais le canon de Kronenbourg avertissait Copenhague de se préparer à de plus sérieux sacrifices.

CHAPITRE III.

Combat de Copenhague. 2 avril 1801.

Dès que la flotte eut jeté l'ancre, l'amiral Parker, s'embarquant avec lord Nelson et le contre-amiral Graves sur un de ses plus légers avisos, se dirigea vers la ville afin d'en apprécier par lui-même les moyens de défense. Cette reconnaissance lui apprit que les rapports de M. Vansittart n'étaient en rien exagérés, et, le soir même, un conseil de guerre se réunit à bord du LONDON. Il était difficile de concevoir un plan d'attaque dont l'exécution ne fût éminemment périlleuse. Nelson mit un terme à toutes les hésitations en déclarant qu'il était prêt à tenter l'entreprise avec 10 vaisseaux seulement. L'amiral Parker, qui montra dans toute cette campagne la plus noble abnégation personnelle, ne craignit point d'accepter l'offre de son lieutenant, et, de son propre mouvement, il ajouta 2 vaisseaux de 50 canons à l'escadre que Nelson avait demandée. L'impossibilité d'attaquer Copenhague par le nord de la Passe Royale étant suffisamment démontrée, il fut convenu que Nelson, avec ses 12 vaisseaux,

5 frégates et toute la flottille, composée de bombardes, de canonnières et de brûlots, descendrait la grande Passe jusqu'à la hauteur de l'île d'Amack, et attendrait dans cette position que les vents, en soufflant du sud, lui permissent de remonter dans la Passe Royale. L'amiral Parker devait, de son côté, avec les 8 vaisseaux qu'il conservait sous ses ordres, venir mouiller au nord de cette passe, afin de prendre à revers la batterie des Trois-Couronnes, afin surtout de se mettre à portée de couvrir ceux des bâtiments de Nelson que leurs avaries obligeraient à sortir de la ligne. La nécessité pour ces bâtiments de passer, en se retirant du feu, sous es batteries qui défendaient du côté du nord l'entrée de la rade de Copenhague, constituait en effet .e plus grand danger de l'entreprise.

Pendant la nuit qui précéda son audacieuse tentative, Nelson s'occupa de baliser lui-même les abords du Middel-Grund, opération que les Danois, par un défaut de surveillance impardonnable, n'essayèrent point de troubler. Le lendemain, à une heure de l'après-midi, son escadre, précédée par la frégate L'AMAZONE, que commandait le brave capitaine Riou, donnait dans la grande Passe et ne jetait l'ancre qu'à huit heures du soir, après avoir doublé, à l'aide d'un dernier souffle de brise, l'extrémité de ce banc dangereux, dont le nom est resté célèbre dans les fastes maritimes de l'Angleterre. Du mouillage où elle s'était arrê-

tée, la division ne se trouvait plus qu'à 2 milles des navires danois, et elle était en position de se porter directement sur la ligne ennemie dès que le vent viendrait à changer. Cette nuit fut employée, comme la précédente, à sonder des passes dont on n'avait alors qu'une connaissance très-imparfaite. Le capitaine Hardy, qui devait recevoir à Trafalgar les derniers embrassements de Nelson, avait quitté LE SAINT-GEORGE pour suivre l'amiral, auquel il était tendrement attaché. Il voulut se charger lui-même de cette exploration. Se servant d'une longue perche pour mesurer la profondeur de l'eau, afin de n'éveiller par aucun bruit l'attention de l'ennemi, il put arriver jusqu'au premier vaisseau danois et s'assurer que l'escadre ne rencontrerait aucun obstacle sur son passage. Quant à Nelson, il ne put fermer l'œil de la nuit. Il en passa une partie à dicter ses ordres, car le vent venait de changer et promettait de favoriser le lendemain ses projets. La ligne danoise, composée de 18 navires, occupait un espace d'environ 1 mille et demi, et couvrait, de la batterie des Trois-Couronnes jusqu'à l'île d'Amack, le front de Copenhague. La manœuvre des vaisseaux anglais devait consister à prolonger cette ligne et à s'arrêter, en laissant tomber une ancre de l'arrière, au poste qui leur était assigné à l'avance par le travers des bâtiments ennemis. Les frégates agiraient sur les deux extrémités de la ligne.



Dessiné par A. H. Dufour. Gravé par Ch. Dyonnet

A neuf heures du matin, l'escadre anglaise mit sous voiles, et le vaisseau L'EDGAR donna le premier dans la passe. L'AGAMEMNON eût dû suivre L'EDGAR, mais le courant violent qui portait alors vers le nord ne lui permit point de doubler l'extrémité du Middel-Grund; il essaya en vain de se touer avec des ancres à jet, jamais il ne put parvenir à s'élever au vent du haut-fond qu'il lui fallait contourner. LE POLYPHEMUS prit la place de L'AGAMEMNON et s'avança suivi de L'ISIS. Le cinquième vaisseau, LA BELLONE, serra de trop près le Middel-Grund, et alla échouer à environ 450 mètres de l'arrière-garde danoise. LE RUSSELL, qui venait après LA BELLONE, fut entraîné par l'exemple de ce vaisseau dans la même faute et donna sur le sable à son tour. Ce double accident pouvait causer la perte de l'escadre anglaise; car les pilotes n'ayant cessé de répéter, contrairement aux assertions du capitaine Hardy, que la profondeur de l'eau était moindre du côté de la ligne ennemie que du côté du banc, il avait été prescrit aux vaisseaux anglais de serrer toujours de préférence le Middel-Grund. La fortune de Nelson voulut que le vaisseau qui marchait après LE RUSSELL fût précisément celui qu'il montait lui-même. Avec le coup d'œil d'un marin habitué dès l'enfance à manœuvrer au milieu des roches et des hauts-fonds, l'intrépide amiral jugea que le capitaine Hardy avait raison contre tous les pilotes. Donnant

l'ordre de laisser les vaisseaux échoués sur la droite, il rentra dans le chenal et vint mouiller à 200 mètres environ du *Dannebrog* que montait le commodore Fischer. L'arrière-garde imita sa manœuvre, et, à onze heures et demie, à l'exception des trois vaisseaux déjà cités, l'Agamemnon, la Bellone et le Russell, tous les vaisseaux anglais se trouvèrent en ligne. Depuis plus d'une heure, l'action était engagée entre l'avant-garde et la flotte danoise. Deux bombardes, les seules qui eussent pu atteindre leur poste, ouvrirent, par-dessus les deux flottes, le feu de leurs mortiers sur l'arsenal et sur la ville.

Quant à l'amiral Parker, il avait mis sous voiles avec ses 8 vaisseaux en même temps que l'escadre de Nelson; mais, ayant contre lui le vent et la marée, il fut obligé de jeter l'ancre beaucoup trop loin des batteries du nord, et ne put être d'aucun secours à la division engagée. Il détacha cependant vers l'amiral Nelson 3 vaisseaux destinés à remplacer ceux dont les services se trouvaient paralysés en partie, et attendit avec anxiété l'issue d'un combat auquel il ne pouvait prendre part.

Les Danois déployèrent en ce jour une valeur héroïque. L'action durait depuis plus de trois heures sans que leur feu eût paru se ralentir. L'amiral Parker, témoin de cette résistance inattendue, se désolait de son inaction. « Ce feu est trop vif, disait-il aux officiers qui l'entouraient,

pour que Nelson puisse le soutenir longtemps. S'il doit se retirer, il faut, dût ma réputation personnelle en souffrir, qu'il se retire en vertu de mes ordres, car il y aurait lâcheté de ma part à lui laisser la responsabilité d'une pareille démarche. » Emporté par ce mouvement généreux, mais inconsidéré, l'amiral fit signal à Nelson de cesser le combat. On sait comment cet ordre fut accueilli. « Foley, dit Nelson en se tournant vers le capitaine de L'ELEPHANT, vous savez que je n'ai qu'un œil, et, certes, j'ai bien le droit d'être aveugle quelquefois. — Sur mon honneur, ajouta-t-il en plaçant sa longue-vue sur l'œil qu'il avait perdu au siége de Calvi, je ne vois pas le signal de Parker. Conservez mon signal de serrer l'ennemi au feu, et clouez-le, s'il le faut, au grand mât du vaisseau. C'est ainsi que je réponds à des signaux pareils. » L'escadre anglaise dut son salut à cette noble audace. Si Nelson, obéissant aux ordres de l'amiral Parker, eût donné le signal de la retraite, la plupart de ses vaisseaux, à demi dégréés déjà, ne seraient point sortis du chenal difficile dans lequel ils étaient engagés. La batterie des Trois-Couronnes, presque intacte encore, leur fermait la retraite et tenait en échec la division de l'amiral Parker.

Trois frégates et 2 corvettes avaient pris, sous les ordres du capitaine Riou, le poste que devaient occuper LA BELLONE et LE RUSSELL par le travers de ce formidable ouvrage. Favorisée par le faible

tirant d'eau de ses bâtiments, cette division pouvait exécuter sans peine la manœuvre signalée par l'amiral Parker. Les avaries qu'elle avait éprouvées lui rendaient d'ailleurs cette retraite nécessaire. Elle coupa ses câbles et se dirigea, poursuivie par une dernière bordée qui fut très-meurtrière, vers les vaisseaux qui l'attendaient en dehors. Au moment où L'AMAZONE, en abattant, présentait sa poupe aux batteries ennemies, le capitaine Riou fut coupé en deux par un boulet. Cet excellent officier se retirait le désespoir dans l'âme. « Que va penser de nous lord Nelson? » disait-il avec amertume. Assis sur un canon et déjà blessé d'un éclat de bois à la tête, il encourageait ses matelots, occupés à brasser la grand'vergue, quand il reçut le coup mortel.

Ce ne fut qu'à une heure et demie que le sort sembla se décider en faveur de l'escadre anglaise. Les câbles d'un vaisseau danois, *le Sycelland*, et d'une grosse corvette de 20 canons de 24, *le Rendsborg*, avaient été coupés par les boulets ennemis. Ces deux bâtiments allèrent s'échouer en dérivant, la corvette sur un banc de sable, le vaisseau sous la batterie des Trois-Couronnes : il en résulta un vide funeste dans la ligne d'embossage. Un vieux vaisseau à trois ponts que les Danois avaient rasé et armé de 515 hommes d'équipage et de 56 pièces de canon, *le Provestein*, fut le premier de leurs bâtiments qui succomba. Il formait vers le sud la

tête de la ligne et s'appuyait, bien que de trop loin, aux batteries de l'île d'Amack. Ce vaisseau avait à combattre l'Isis et le Polyphemus et recevait, d'une frégate mouillée sur son avant, des bordées qui, le prenant de bout en bout, eurent bientôt mis la plupart de ses canons hors de service. Dans cet état, *le Provestein* refusait encore de se rendre. M. de Lassen qui le commandait, après avoir combattu près d'une heure avec trois pièces, les seules qui ne fussent point démontées, s'était jeté à la mer pour ne pas amener son pavillon; il fut recueilli par les embarcations danoises avec une centaine d'hommes qui échappèrent seuls à cette boucherie. Au centre, le feu s'était déclaré à bord du *Dannebrog* qui supportait depuis le commencement de l'action l'effort de trois vaisseaux anglais, et le commodore Fischer avait dû transporter son guidon sur *le Holstein* que venaient d'assaillir, à l'autre extrémité de la ligne, le Monarch et le Defiance. Vers deux heures, malgré tous les efforts qu'on avait pu faire pour s'en rendre maître, l'incendie éclata sur *le Dannebrog* avec une soudaine violence. Ce vaisseau, sur lequel l'Elephant et le Glatton tiraient alors à mitraille, se vit perdu sans ressource; il coupa ses câbles et dériva lentement vers la plage, pendant que la flamme sortait en tourbillons par les écoutilles et par les sabords. Les matelots qui pouvaient encore se mouvoir essayèrent de se sauver à la nage;

mais, sur 336 hommes dont se composait l'équipage du *Dannebrog*, 270 étaient déjà hors de combat, et l'on ne parvint à soustraire aux flammes qu'un bien petit nombre de ces victimes héroïques. Les batteries flottantes mouillées près du vaisseau du commodore se trouvèrent alors écrasées par le feu de l'avant-garde anglaise qui n'avait plus d'ennemis sérieux à combattre. Les vainqueurs cependant ne pouvaient amariner aucun des navires qu'ils avaient réduits. Dès que leurs canots s'en approchaient, ils étaient accueillis par une fusillade qui les obligeait à se retirer. *Le Provestein* même, *le Vagrien*, abandonnés par leurs équipages, étaient encore défendus par les batteries de l'île d'Amack, qui ne permettaient point à l'ennemi de s'en emparer.

A l'aile gauche, les Danois combattaient avec moins de désavantage. Le prince royal s'était porté de ce côté, et du haut d'une batterie il donnait ses ordres, indiquant avec le tact d'un vieux capitaine les mesures les plus propres à rétablir le combat. Une foule ardente et dévouée l'entourait et sollicitait la faveur de faire partie des renforts qui renouvelaient sans cesse les équipages décimés par l'ennemi. C'est ainsi que tel vaisseau dont les Anglais croyaient avoir fait taire l'artillerie leur ripostait tout à coup avec une nouvelle vigueur. Le capitaine Thura, du vaisseau *l'Indfodstratten*, était tombé des premiers sous le feu du DEFIANCE que

montait l'amiral Graves. Tous ses officiers, à l'exception d'un lieutenant, avaient été tués ou grièvement blessés. On vint prévenir le prince royal de la situation de ce vaisseau. « Thura est mort, messieurs, dit le prince aux officiers qui se trouvaient près de lui : qui de vous veut prendre sa place? — S'il plaît à Dieu, j'en aurai encore la force, » répondit Schrœdersee, brave officier que sa mauvaise santé avait obligé tout récemment à donner sa démission, et, sans attendre le consentement du prince, il sauta dans le canot qui le transporta le long de *l'Indfodstratten*. En arrivant sur le pont de ce vaisseau, Schrœdersee se trouva entouré de cadavres et de blessés. A peine avait-il donné ses premiers ordres, qu'il tomba mort lui-même à côté du capitaine qu'il était venu remplacer. Un lieutenant qui l'avait accompagné prit alors le commandement du vaisseau, et n'amena qu'à la dernière extrémité.

Nelson, effrayé d'une victoire qui, si chèrement achetée, ne lui livrait pas encore l'issue de la Passe Royale, cherchait un moyen d'entrer en pourparler avec l'ennemi. Il crut en trouver l'occasion dans la résistance, illégale selon lui, qui l'empêchait de se saisir des bâtiments danois dont il avait fait amener le pavillon, et il envoya un parlementaire au prince royal pour protester contre ces procédés irréguliers. Un jeune capitaine anglais qui avait servi pendant plusieurs années dans

la marine russe, sir Frederick Thesiger, remplissait auprès de Nelson les fonctions d'aide de camp. Ce fut lui qui porta au prince royal les réclamations de l'amiral anglais. Pendant que sir Frederick Thesiger s'acquittait de cette mission, la canonnade était complétement éteinte en arrière de L'ÉLÉPHANT; mais LE GANGES, LE MONARCH et LE DEFIANCE souffraient encore beaucoup du feu de la ligne danoise. A deux heures et demie, le commodore Fischer se vit cependant obligé d'abandonner *le Holstein*, sur lequel il s'était transporté après l'incendie du *Dannebrog*. Ce vaisseau et *l'Indfodstratten* étaient réduits. Deux batteries flottantes, mouillées près de ces bâtiments, ne se trouvant plus soutenues, amenèrent leur pavillon, et la corvette *l'Elven*, démâtée de tous mâts, les canonnières *la Nyborg* et *l'Aggershuus*, coulant bas d'eau, se jetèrent à la côte ou cherchèrent un abri sous les fortifications de Copenhague. Après quatre heures d'un combat acharné, les Danois avaient laissé 6 vaisseaux de ligne, 7 navires d'un échantillon inférieur, et 1 800 hommes sur le champ de bataille. La journée était donc entièrement perdue pour eux, et le front de leur ville complétement découvert, quand sir Frederick Thesiger parvint auprès du prince royal. Les Danois n'étaient point toutefois à la merci de leurs adversaires. A l'entrée du port intérieur, et sous les ordres du commodore Stein Bille, deux pontons portant 134 canons,

le Mars et *l'Elephanten*; 2 vaisseaux de 74, *le Danemark* et *le Trekroner*; 1 frégate, *l'Iris*; 2 bricks et 14 chebecks, armés chacun de 2 pièces de 24, défendaient, avec la batterie des Trois-Couronnes, l'arsenal et l'escadre, principal objet de la convoitise des Anglais et de la sollicitude du Danemark. On s'était préparé à enlever la batterie d'assaut, mais cette opération avait été reconnue impraticable, et les capitaines Foley et Freemantle, dans lesquels Nelson avait toute confiance, insistaient pour qu'au lieu de porter de nouvelles forces sur ce point on se hâtât de sortir de la Passe Royale.

L'escadre anglaise avait trop souffert déjà pour n'être pas disposée à écouter les conseils de la prudence. Elle comptait 1 200 hommes hors de combat, 300 de plus qu'à la journée d'Aboukir. L'EDGAR et L'ISIS, qui avaient combattu l'héroïque *Provestein*; LE MONARCH, opposé au *Holstein*, avaient à eux seuls 120 morts et 368 blessés. Jamais les Anglais n'avaient livré de bataille aussi meurtrière. Leurs mâts, leurs voiles, leur gréement étaient hachés et criblés de boulets. La crainte de s'échouer les avait empêchés de serrer les Danois d'aussi près que Nelson en avait l'intention; ils n'avaient combattu qu'à la distance moyenne de 3 ou 400 mètres des bâtiments d'un fort échantillon qui, sans mâts pour la plupart, disparaissaient souvent au milieu de la fumée, et ils n'avaient pu

tirer de leur artillerie, de leurs caronades de 68 surtout, nouvelle arme à courte portée récemment sortie des fonderies écossaises, tout le parti qu'ils en eussent tiré dans un engagement bord à bord. Leur victoire cependant avait été complète. Ils étaient libres de faire avancer leurs bombardes contre Copenhague dès que le temps serait plus favorable, et il dépendait d'eux de couvrir la capitale du Danemark de leurs projectiles. Toutefois un bombardement, surtout un bombardement maritime, n'est point chose si terrible qu'on pense : on pouvait effrayer des femmes et des enfants, causer quelques malheurs individuels, allumer l'incendie sur plusieurs points de cette grande ville, sans triompher pour cela de la résistance d'une population héroïque. Si le prince royal eût su envisager de sang-froid cette perspective, les Anglais, opérant le soir même leur mouvement de retraite sous le feu des batteries ennemies, n'eussent point assurément sauvé tous leurs vaisseaux ; mais, pour rejeter les avances de Nelson, il eût fallu rester insensible à l'affreux spectacle du *Dannebrog*, sautant en l'air avec presque tous ses blessés ; il eût fallu se résigner à demander de nouveaux sacrifices à la brave population de Copenhague, et le prince Frédéric, qui, après un long règne, a emporté dans la tombe, au mois de décembre 1839, les regrets de tout un peuple, possédait trop bien les qualités d'un bon roi pour avoir cette cruelle

constance. Il donna l'ordre de cesser le feu, et expédia à bord de l'ELEPHANT son aide de camp, le général Lindholm. Cet officier était porteur d'une simple question : « Quel était le but de la lettre de lord Nelson ? — Ce n'est que par un sentiment d'humanité, répondit l'amiral, que j'ai envoyé un parlementaire au prince royal. J'ai voulu laisser aux Danois la faculté de transporter leurs blessés à terre. Les bâtiments qui ont amené leur pavillon m'appartiennent; je les brûlerai ou les emmènerai suivant ma convenance; leurs équipages seront considérés comme prisonniers de guerre. C'est à ces conditions que je consens à suspendre les hostilités; mais je n'aurai jamais remporté de plus grande victoire qu'en ce jour, si le pavillon de trêve peut être le présage d'une union solide et durable entre le souverain de la Grande-Bretagne et Sa Majesté le roi de Danemark. Mon aide de camp portera cette réponse au prince. Il n'appartient toutefois qu'à l'amiral Parker de fixer la durée de cette supension d'armes, et ce n'est qu'à bord du LONDON que vous pouvez en conférer. »

Près de quatre milles séparaient alors LE LONDON de l'ELEPHANT. Le général Lindholm consentit cependant à se rendre auprès du commandant en chef de la flotte anglaise. A peine avait-il quitté L'ELEPHANT, que Nelson fit signal à son escadre d'appareiller par un mouvement successif, et de sortir du chenal en passant sous la batterie des

Trois-Couronnes. L'exécution de cette manœuvre prouva combien il eût été dangereux de la tenter avant la suspension des hostilités. LE DEFIANCE et L'ELEPHANT s'échouèrent à portée de canon des batteries danoises; une frégate se jeta sur le Middel-Grund; le tiers de la flotte anglaise se trouvait à la côte. Le moment, il faut bien l'avouer, eût été mal choisi pour se montrer exigeant. Nelson, qui s'était empressé de suivre le général Lindholm à bord du LONDON, engagea vivement l'amiral Parker à convenir d'une trêve de vingt-quatre heures, pendant laquelle on pourrait relever les vaisseaux échoués et entamer les négociations.

CHAPITRE IV.

Conclusion d'un armistice entre la flotte anglaise et le Danemark. 9 avril 1801.

Bien qu'accablés de fatigue, les Anglais ne perdirent point un instant de cette trêve inespérée. Aidés par les embarcations de la division de sir Hyde Parker, ils remirent pendant la nuit leurs vaisseaux à flot, et remorquèrent leurs prises hors de la portée des batteries danoises; ils s'emparèrent même du vaisseau *le Syœlland*, dont la capture eût pu être contestée, et que le commandant de la batterie des Trois-Couronnes, provoqué en duel pour cette faiblesse par le commodore Stein Bille, eut le tort de laisser enlever sous la volée de ses canons.

La journée si activement employée par les Anglais fut un jour de deuil pour Copenhague. Au milieu de ces hommes mutilés et mourants qu'on transportait dans les hôpitaux, parmi ces cadavres défigurés auxquels on allait rendre les derniers devoirs, chacun venait en tremblant chercher un ami, un époux ou un père; des femmes éplorées remplissaient les rues de leurs gémisse-

ments, ou se dirigeaient vers la campagne, emportant leurs enfants dans leurs bras. On pleurait les pertes de la veille; on fuyait les dangers qu'on appréhendait pour le lendemain. Cette grande cité n'était pas encore habituée aux malheurs de la guerre; les plus vieux habitants de Copenhague n'avaient jamais entendu le canon de l'ennemi gronder sous ses murs. A la douleur publique l'orgueil national mêlait cependant une noble exaltation : on se sentait grandi aux yeux de l'Europe par une si honorable défaite, et on s'encourageait mutuellement à ne pas démentir ces glorieux précédents.

Le soir même, Nelson eut une entrevue avec le prince royal. Il descendit à terre, accompagné des capitaines Hardy et Freemantle; une escorte nombreuse l'attendait sur le rivage et le conduisit jusqu'au palais. Il traversa ainsi une foule compacte et menaçante accourue sur son passage, et porta au prince les propositions de l'amiral Parker. Ce dernier voulait que le Danemark s'engageât à rompre immédiatement avec ses alliés, à ouvrir ses ports aux vaisseaux anglais et à désarmer son escadre. Ces prétentions hautaines vinrent échouer devant la fermeté du prince royal. « Je ne fonde point grand espoir sur le succès de cette négociation, écrivait le lendemain lord Nelson au premier ministre d'Angleterre, sir Henry Addington. Il me paraît clairement démontré que le Danemark pré-

férerait en ce moment notre amitié à toutes ses alliances, si la terreur que lui inspire la Russie ne l'emportait sur toute autre considération. » La honte et non pas le danger de cette défection était en effet le plus grand obstacle à un arrangement pacifique; mais ce point d'honneur n'était pas le seul lien qui attachât le Danemark à la cause commune. Traiter avec l'Angleterre, c'était sacrifier les droits de son pavillon, et, même en cette extrémité, le prince royal ne pouvait se résigner à une pareille humiliation. « Souffrir que nos bâtiments de guerre soient arrêtés, disait-il à l'amiral; voir une flotte danoise interceptée par le plus méchant corsaire; ce corsaire visiter les navires d'un convoi l'un après l'autre et enlever, suivant son bon plaisir, ceux qui lui paraîtront suspects : voilà ce que le Danemark ne saurait admettre ! »

Un armistice militaire qui laissât la flotte anglaise libre de se porter contre les Suédois et les Russes, tel fut le point de départ des négociations qui suivirent la première conférence de Nelson et du prince de Danemark. Les amiraux anglais rencontrèrent dans le conseil d'État, auquel le prince royal soumit leurs propositions, un adversaire plus habile et plus persévérant encore que le prince lui-même. Le comte de Bernstorff, ministre des affaires étrangères, disputa le terrain pied à pied à la fougueuse impatience de Nelson. « Laissez là, lui écrivait ce dernier, votre duplicité ministérielle, et souvenez-

vous que vous avez à traiter avec des amiraux anglais *qui sont venus à vous le cœur sur la main.* » Peu touché de cette franchise et peu ému de cette rudesse, le comte de Bernstorff voulait donner aux Suédois, dont la flotte venait enfin de prendre la mer, et aux Russes, encore arrêtés dans le port de Revel, le temps de mettre leurs vaisseaux à couvert dans les rades de Carlscrona et de Cronstadt. Il comprenait très-bien que, si le Danemark se hâtait de subir la loi du vainqueur, Nelson entrait immédiatement dans la Baltique, y accablait les alliés dispersés et revenait à Copenhague avec de nouvelles exigences.

Pendant que les négociations traînaient ainsi en longueur, l'amiral Parker s'occupait de détruire ses prises et de faire avancer ses bombardes dans la Passe Royale. Les Danois élevaient de leur côté de nouvelles batteries, et attendaient de pied ferme la reprise des hostilités. Ce ne fut que cinq jours après l'entrevue de Nelson et du prince que furent définitivement arrêtées les conditions de l'armistice, ratifié le 9 avril par le prince royal et l'amiral Parker. Dans cet intervalle, le gouvernement danois avait appris la mort de Paul Ier, assassiné dans la nuit du 23 au 24 mars, et il s'empressa de souscrire aux propositions des amiraux anglais avant que cette nouvelle, qu'on réussit à leur dissimuler, vînt ajouter encore à leurs prétentions. La durée de l'armistice fut fixée à

quatorze semaines. Pendant ce temps, le Danemark devait s'abstenir de toute participation aux mesures adoptées par les puissances signataires du traité de neutralité armée; il s'engageait à suspendre ses armements et à n'ordonner aucun mouvement hostile à son escadre. Les vaisseaux anglais avaient la faculté de traverser librement la Passe Royale pour entrer dans la Baltique; ils pouvaient en outre s'approvisionner d'eau et de vivres à Copenhague et sur toutes les côtes du Jutland et du Danemark.

Dès que cet armistice fut signé, Nelson redouta l'impression qu'il allait causer en Angleterre. Il sentait lui-même que ce traité n'était que le gage d'une victoire incomplète, et cependant, aux yeux des hommes de mer, la campagne de la Baltique sera toujours son plus beau titre de gloire. Lui seul était capable de déployer cette audace et cette persévérance ; lui seul pouvait affronter les immenses difficultés d'une semblable entreprise et en triompher. Quand, en 1807, après le traité de Tilsitt, l'Angleterre eut résolu de diriger une nouvelle attaque contre Copenhague, 25 vaisseaux de ligne, 40 frégates et 27 000 hommes de troupes furent jugées nécessaires pour accomplir ce que Nelson avait tenté avec 12 vaisseaux. L'entrée du Sund fut franchie cette fois avant l'ouverture des hostilités; aucun vaisseau ne pénétra dans la Passe Royale et ne brava le feu des batteries danoises, mais l'île de Seelande fut investie par

un cordon de navires; une armée fut débarquée au-dessous d'Elseneur, et la ville de Copenhague, incendiée par les bombes et les boulets rouges, ne succomba que devant un siége régulier.

CHAPITRE V.

**Nelson, commandant en chef de la flotte de la Baltique.
5 mai 1801.**

Aux yeux de Nelson, qui ne connaissait pas encore la mort de Paul Ier et les dispositions de son successeur, la campagne de la Baltique était à peine commencée. Ce n'était rien d'avoir désarmé le Danemark, si on laissait échapper les escadres de la Suède et de la Russie. Aussi Nelson craignait-il qu'un temps précieux n'eût été perdu pendant la conclusion de l'armistice. « Si j'eusse été le maître, écrivait-il, le 9 avril, au comte de Saint-Vincent, il y a quinze jours que je serais devant Revel, et je réponds bien que la flotte russe n'en fût sortie qu'avec la permission de l'amirauté. »

Plein de respect pour les belles qualités de sir Hyde Parker, Nelson supportait impatiemment ce qu'il appelait sa paresse (*his idleness*). Ce ne fut que deux jours après la conclusion de l'armistice et après avoir expédié en Angleterre le vaisseau danois *le Holstein*, le seul qu'il n'eût pas brûlé, avec LE MONARCH et L'ISIS, sur lesquels il embarqua les blessés de l'escadre, que sir Hyde Parker

s'occupa de faire entrer sa flotte dans la Baltique; mais, pour franchir les bancs qui s'étendent entre les îles d'Amack et de Saltholm, il fallut transporter l'artillerie de la plupart des vaisseaux à bord de navires de commerce, et encore, malgré cette précaution, plusieurs bâtiments touchèrent-ils plus d'une fois pendant ce périlleux passage. Enfin, après bien des peines, les Anglais, au grand étonnement des marins du Nord, pénétrèrent, le 12 avril, dans la Baltique, par une route qu'on avait crue à jamais fermée aux grandes flottes de guerre. Avec 16 vaisseaux de ligne, sir Hyde Parker se porta immédiatement sur l'île de Bornholm, où il espérait surprendre l'escadre suédoise; il était déjà trop tard : cette escadre, avertie des événements de Copenhague, s'était réfugiée à Carlscrona. Parker l'y suivit; mais il reçut, le 23 avril, une lettre du comte de Pahlen, qui lui annonçait la mort de Paul Ier et le désir de l'empereur Alexandre de voir renaître entre les deux cours les relations amicales un instant interrompues. Cette lettre décida Parker à suspendre ses opérations et à venir mouiller dans la magnifique baie de Kioge, située au-dessous de Copenhague. Il y trouva l'ordre de rentrer en Angleterre et de remettre à lord Nelson le commandement de la flotte.

L'attitude expectante qu'avait adoptée sir Hyde Parker en apprenant un événement devant lequel

devait s'écrouler d'elle-même la confédération maritime des puissances du Nord ne pouvait convenir au bouillant amiral qui lui succédait. Embarquer les chaloupes et les canots et se préparer à lever l'ancre, tel fut le premier signal par lequel Nelson fit savoir à ses vaisseaux que le commandement de la flotte venait de passer en d'autres mains. Le 7 mai 1801, il quitta la baie de Kioge, et, se dirigeant sur Bornholm, il y mouilla pour attendre la fin d'un coup de vent. Là, il partagea son escadre en deux divisions, laissa les plus mauvais voiliers devant Bornholm pour y surveiller les mouvements des six vaisseaux dont se composait l'escadre suédoise, et, avec 10 vaisseaux de 74, 2 frégates et 1 brick, il fit voile pour le port de Revel. Il voulait y surprendre la flotte russe, et, la main sur ce gage important, exiger la levée immédiate du séquestre dont se trouvaient encore frappés les navires anglais arrêtés par les ordres de Paul Ier; mais en même temps il prenait soin de rassurer l'empereur Alexandre sur ses intentions.

« Je suis heureux, écrivait-il au comte de Pahlen, de pouvoir donner à Votre Excellence la plus complète assurance de la nature pacifique et amicale des instructions que j'ai reçues à l'égard de la Russie. Veuillez exprimer à Sa Majesté Impériale combien mes inclinations sont ici d'accord avec mes ordres. Je ne puis mieux le lui prouver qu'en me transportant moi-même avec

une escadre dans la baie de Revel ou à Cronstadt, si l'empereur le trouvait préférable. C'est ainsi que je veux marquer l'amitié qui, avec la grâce de Dieu, subsistera toujours, je l'espère, entre nos deux gracieux souverains. Ma présence dans le golfe de Finlande sera également d'un grand secours aux navires de commerce anglais qui ont passé cet hiver en Russie. J'ai pris soin qu'il n'y eût dans l'escadre que j'amène avec moi ni *bombardes* ni *brûlots*, afin de montrer d'une manière plus évidente encore que je n'ai d'autre intention que de témoigner à Sa Majesté Impériale le profond respect que j'ai pour sa personne. »

Un vent favorable conduisit rapidement *cette escadre pacifique* à l'entrée du golfe de Finlande. Le 12 mai, elle jetait l'ancre dans la baie de Revel; mais, depuis le 3 mai, la flotte russe avait quitté ce port. Elle avait scié la glace, encore épaisse de six pieds, qui barrait l'entrée du bassin intérieur où elle avait passé l'hiver et s'était réfugiée à Cronstadt. Ce port, situé au fond du golfe de Finlande, arsenal militaire et boulevard de Saint-Pétersbourg, était, comme le port suédois de Carlscrona, défendu par un goulet étroit et de fortes batteries qui pouvaient défier l'audace de Nelson lui-même. Aussi le gouvernement russe, rassuré sur le sort de sa flotte, ne s'en montra-t-il que plus offensé de la présence de l'escadre anglaise dans la baie de Revel. Le comte de Pahlen écrivit immédiatement à Nelson que l'empereur

ne jugeait point une semblable démarche compatible avec le vif désir manifesté par le cabinet britannique de rétablir la bonne intelligence qui avait régné si longtemps entre les deux monarchies. « Sa Majesté, disait-il, m'ordonne de vous déclarer, milord, que *le seul garant qu'elle accepte de la loyauté de vos intentions, c'est le prompt éloignement de la flotte que vous commandez,* et qu'aucune négociation ne saurait avoir lieu tant qu'une force navale sera en vue de ses forts. »

Ce langage convenait à une grande puissance, et jamais plus juste et plus sévère leçon ne fut donnée à l'esprit remuant et tracassier qui animait à cette époque la marine britannique : fâcheux esprit trop longtemps encouragé par l'amirauté, et dont la trace se retrouve encore de nos jours! Quant à Nelson, comprenant trop tard l'imprudence qu'il avait commise, il quitta le jour même où il reçut cette lettre la rade de Revel et le golfe de Finlande. « Votre Excellence, écrivait-il au comte de Pahlen du ton le plus conciliant qu'il put prendre, aura la bonté de faire observer à l'empereur que je ne suis point même entré dans la baie extérieure de Revel sans en avoir d'abord obtenu l'autorisation de Leurs Excellences le gouverneur et l'amiral de ce port. » Bien qu'il essayât de dissimuler le dépit qu'il avait éprouvé en cette occasion, Nelson ne pouvait pardonner au gouvernement russe la dignité de sa conduite : « Je

ne crois pas, dit-il, que le comte de Pahlen eût osé m'écrire une pareille lettre, si la flotte russe eût encore été à Revel. » En traversant la Baltique, la flotte anglaise rencontra la frégate LA LATONE, qui portait à Saint-Pétersbourg le nouvel ambassadeur chargé de terminer les différends survenus entre les deux cours, et lord Saint-Helens, auquel il était réservé de consacrer, par une convention formelle, le principe si longtemps contesté de la visite des bâtiments neutres, réussit sans doute à convaincre l'impatient amiral que toute démonstration impérieuse de la part de l'Angleterre ne pouvait qu'être préjudiciable au succès des négociations qu'il allait entamer. Après sa malencontreuse excursion à Revel, Nelson se vit donc condamné à rester spectateur passif des efforts de la diplomatie. Plus inquiet alors et plus agité que jamais, il ne passa plus un jour sans importuner l'amirauté de ses plaintes et sans solliciter son rappel. « Cet air vif du Nord, écrivait-il à ses amis, me glace jusqu'au fond du cœur. Je suis un homme mort, si je ne rentre en Angleterre, et pourtant (ajoutait-il par un de ces mouvements sublimes qui rachetaient amplement ses boutades), *je ne voudrais pas mourir d'une mort naturelle!* »

Serviteur inappréciable quand il fallait combattre, Nelson mettait à de fortes épreuves la patience de l'amirauté dès que son activité manquait d'aliment. Un chef aussi facilement irritable était d'ail-

leurs un mauvais interprète des intentions pacifiques du ministère Addington. Ce ne fut donc point sans une secrète satisfaction que l'amirauté consentit à faire droit aux demandes réitérées de Nelson et prit le parti de lui envoyer un successeur; mais, dans la flotte anglaise, cette nouvelle causa un deuil universel; car Nelson était resté pour ses matelots et ses officiers le chef affectueux et dévoué qu'il était aux jours de sa jeunesse.

Son plus grand soin était d'assurer l'approvisionnement de son escadre et de procurer aux équipages une nourriture saine et abondante. La flotte était sans cesse en mouvement pour cet objet; mouillée dans la baie de Kioge ou devant le port de Rostock, sur la côte du Mecklembourg, il était rare qu'elle manquât de vivres frais. Un autre objet attirait aussi toute la sollicitude de Nelson : c'était la conservation et l'emploi judicieux des cordages de rechange embarqués sur la flotte. Aussi, grâce à cette économie sévère dont l'Angleterre n'a point perdu le souvenir, ne connaissait-il point les détresses dont tant d'amiraux ne cessaient de se plaindre. « Pour nous, écrivait-il à l'amirauté, j'ose dire que si nous avons beaucoup de besoins imaginaires, Dieu merci, nous n'en avons pas de réels. » Pour arriver à ce résultat, Nelson n'épargnait ni son temps ni ses peines. A quatre ou cinq heures du matin, il était sur pied. Jamais il ne déjeunait plus tard que six heures. Un ou deux *midshipmen*

partageaient avec lui ce repas matinal; car Nelson aimait cette joyeuse pépinière de la flotte, et ne craignait point de rire avec ces enfants, se montrant souvent plus enfant qu'eux-mêmes. A huit heures, le service de propreté se trouvait invariablement terminé à bord de chaque vaisseau, et jusqu'au coucher du soleil il ne se passait rien dans l'escadre qui échappât à l'œil toujours ouvert de son commandant en chef.

La santé de Nelson était cependant assez gravement altérée au moment où il déployait cette activité merveilleuse; elle subissait l'influence de l'extrême agitation d'esprit qu'il avait éprouvée depuis la conclusion de l'armistice. Chez lui, le trouble de l'âme se trahissait presque toujours par une petite fièvre nerveuse et par des étouffements qu'il attribuait encore à la poursuite infructueuse de l'armée française en 1798. « Cette campagne m'a brisé le cœur, disait-il souvent, et à chaque émotion nouvelle j'en ressens les effets. » Son irritabilité naturelle empruntait d'ailleurs un nouveau degré d'énergie à l'indifférence avec laquelle le glorieux combat de Copenhague avait été accueilli en Angleterre. Ce brillant épisode d'une campagne aventureuse n'avait point l'éclat des grandes journées de Saint-Vincent et d'Aboukir. Il valut à Nelson le titre de vicomte; mais la cité de Londres s'abstint de voter aux vainqueurs des remercîments qu'elle allait accorder à l'expédition cent

fois moins périlleuse qui, partie des côtes de Caramanie sous les ordres de lord Keith, nous obligeait en ce moment même à évacuer l'Égypte.

« J'ai attendu avec la plus grande patience (écrivait Nelson au lord maire, un an après avoir quitté la Baltique) que les moindres services rendus au pays eussent attiré l'attention de la cité de Londres avant d'exprimer la profonde douleur que j'éprouve en voyant les officiers employés sous mes ordres, des gens qui ont livré la plus sanglante bataille et remporté la plus complète victoire qu'on puisse citer depuis le commencement de la guerre, privés de l'honneur de recevoir de cette grande cité un témoignage d'approbation que d'autres plus heureux ont si facilement obtenu.... Mais le lord maire comprendra que, si l'amiral Nelson pouvait oublier les services de ceux qui ont combattu sous ses ordres, il se montrerait peu digne d'être secondé par eux comme il l'a toujours été. »

Malgré ce détour honorable, il y avait peu de dignité à solliciter d'une façon si pressante les suffrages du pays et à vouloir faire violence à son admiration. Disons-le, cependant, cette ardeur indiscrète, qui conviendrait mal sans doute à un homme d'État, il la faut excuser peut-être chez un homme de guerre. Elle semble indiquer, il est vrai, plus d'amour de la gloire que de patriotisme, plus de passion que d'élévation véritable; mais tel est trop souvent de nos jours l'indispensable mobile de l'héroïsme militaire.

Le vice-amiral Pole avait été désigné pour remplacer Nelson dans le commandement de la Baltique. Le 19 juin 1801, il arbora son pavillon à bord du SAINT-GEORGE, et Nelson, refusant la frégate que son successeur voulait mettre à sa disposition, quitta la baie de Kioge sur un petit brick qui le débarqua le 1er juillet à Yarmouth. Son premier soin fut d'aller visiter dans les hôpitaux de cette ville les matetots et soldats blessés devant Copenhague. Le soir même, après avoir accompli ce pieux devoir, il partit pour Londres, où l'attendaient sir William et lady Hamilton.

CHAPITRE VI.

Échec de Nelson devant Boulogne. 16 août 1801.

A son arrivée en Angleterre, Nelson trouva les esprits préoccupés d'un nouveau danger. Délivré par la paix de Lunéville de toute inquiétude du côté du continent, Bonaparte songeait à transporter ses légions sur le sol britannique, et menaçait déjà le cabinet de Saint-James de conduire jusqu'à Londres les soldats qui avaient deux fois conquis l'Italie. Le port de Boulogne devait être le rendez-vous de l'immense flottille qu'il avait donné l'ordre de construire sur tous les points de la Manche. L'invasion de l'Angleterre, au moyen de canonnières et de bateaux plats, était depuis longtemps un des plans favoris du premier consul. Il l'avait suggéré au Directoire dès l'année 1797, il le reprenait en 1801, et, trois ans plus tard, il devait lui donner des proportions gigantesques. Au mois de juillet, neuf divisions de canonnières et les troupes qu'elles pouvaient transporter se trouvèrent réunies à Boulogne sous les ordres du contre-amiral Latouche-Tréville. Ce n'était pas sans doute la première fois que ces menaces d'invasion alarmaient

l'Angleterre, mais jamais elles n'avaient retenti d'aussi près à ses oreilles. Le ministère Addington crut donc devoir prendre en sérieuse considération l'agitation publique, et l'amirauté s'empressa de déférer au vœu populaire en nommant, le 24 juillet, le vice-amiral Nelson au commandement de l'escadre de défense rassemblée entre Orfordness et Beachy-Head.

Nelson comptait alors au sein de l'amirauté deux amis éprouvés : le comte de Saint-Vincent et sir Thomas Troubridge. Ce dernier, dont nous avons pu admirer déjà l'amitié courageuse, n'était pas seulement un des meilleurs officiers de la marine anglaise, aussi plein de ressources, suivant l'expression de Nelson, que son vieux CULLODEN était plein d'accidents; c'était aussi, le comte de Saint-Vincent aimait à le proclamer, un conseiller inappréciable, brave comme son épée, rigide et sans tache comme elle. Il professait une admiration sincère pour le vainqueur d'Aboukir; mais, profondément affligé de la funeste passion qui dominait son héros, il craignait que ce bras heureux et fort, qui avait deux fois sauvé l'Angleterre, ne s'énervât bientôt dans la mollesse. Aussi Nelson était-il à peine investi du commandement de l'escadre de défense, que déjà le comte de Saint-Vincent et Troubridge le pressaient de partir pour la rade des Dunes, où une frégate était prête à arborer son pavillon.

Tous ces efforts d'une affection austère étaient malheureusement devenus superflus. Un nouveau lien enchaînait à jamais lord Nelson au joug de cette femme artificieuse, qui, après avoir souillé sa glorieuse carrière, devait un jour, infidèle à sa mémoire, traverser les plus rudes et les plus humiliantes épreuves pour aller mourir le 6 janvier 1814, perdue de dettes et de scandales, dans les environs de Calais. Vers le mois de février 1801, un enfant mystérieux avait été porté à l'église paroissiale de Saint-Mary-le-Bone, où il fut enregistré sous les noms d'Horatia Nelson Thompson. Horatia [1], que Nelson n'a jamais cessé de représenter comme sa fille adoptive, et à laquelle il prit soin d'assurer une fortune indépendante, était, on n'en saurait douter aujourd'hui, malgré des dénégations inutiles, la fille de lady Hamilton. La naissance de cet enfant, fruit d'un double adultère, resserra des nœuds criminels et acheva de détacher l'amiral de lady Nelson. Il croyait avoir assez fait pour sa femme en lui assignant une pension de 1 800 livres sterling, et son père, déjà brisé par l'âge, son père dont ce chagrin, disait-il lui-même, pouvait abréger les jours, essaya vainement de le ramener vers l'épouse outragée, à

[1] Au mois de février 1822, Horatia Nelson épousa le révérend Philippe Ward, aujourd'hui vicaire de Tenterden, dans le comté de Kent : elle a eu de cette union huit enfants.

laquelle, malgré son aveuglement, il n'avait jamais pu adresser un reproche.

Ce fut à cette époque que Nelson chargea sir William de faire en son nom l'acquisition du joli manoir de Merton-Place, situé à 8 milles de Londres. Son dessein, en achetant cette maison de campagne, était de la laisser après lui à lady Hamilton, et jusque-là d'y vivre avec ses amis sur le pied de la plus intime communauté. Misérable passion! fatal écueil d'un grand caractère! Cet homme, auquel le ciel avait départi le génie des combats, que l'Angleterre en ses jours d'alarmes opposait à ses ennemis comme un bouclier, eût vingt fois déserté ce poste d'honneur pour voler à d'indignes amours, si Troubridge et le comte de Saint-Vincent ne l'eussent retenu par leurs supplications. « Votre présence sur nos côtes, lui écrivait ce dernier, a produit un si heureux effet sur l'opinion publique, qu'il est bien désirable que vous puissiez prendre sur vous de renoncer à votre projet de venir à Londres. »

A ces sages remontrances Nelson répondait par des doléances et des murmures. Il se plaignait du froid, — Troubridge l'engageait à porter des gilets de flanelle; — du mal de mer, — le comte de Saint-Vincent l'encourageait doucement à prendre patience. « Le commandement dont vous êtes chargé, lui disait-il, ne vous oblige point à tenir la mer par des temps forcés. Ne songez donc pas à le

quitter dans un moment où nul Anglais n'a le droit de refuser ses services à son pays. »

Nelson, repoussé par ses amis, s'épanchait alors avec humeur dans le sein de lady Hamilton. « L'amirauté, lui écrivait-il, n'a ni conscience ni entrailles; je lui souhaite mes souffrances. *Monsieur Troubridge*, aujourd'hui un de mes seigneurs et maîtres, fait le plaisant et se moque de moi; — je gagerais qu'il a pris de l'embonpoint. — Quant à moi, j'ai considérablement maigri, et, si ces messieurs se fussent montrés moins indifférents à mes plaintes, ma santé n'eût point été aussi sérieusement altérée, ou du moins il y a longtemps que je l'aurais rétablie, dans une chambre bien chaude, au coin d'un bon feu, et entouré de véritables amis. »

Tel était Nelson, nature double et indéfinissable, pétrie de deux argiles contraires, étonnant assemblage de grandeur et de fragilité, qui lassait l'amirauté de ses caprices et remplissait l'Europe de son nom ! Mais, sur ce théâtre où le retenaient malgré lui le comte de Saint-Vincent et Troubridge, cet esprit si mobile retrouvait quelquefois toute sa mâle vigueur. Le *memorandum* que Nelson adressa à ses officiers, en prenant le commandement de l'escadre des Dunes, est peut-être une des pièces officielles contenues dans sa correspondance qui révèlent le mieux ce coup d'œil ferme et sûr habitué à embrasser un vaste horizon. En quelques

lignes, l'illustre amiral a tracé hardiment et de main de maître la physionomie générale de son plan d'attaque et de défense; à dessein, il s'abstient d'en fixer les contours. Un génie novice aurait peur de rester incomplet; Nelson craint au contraire d'être trop explicite. Il s'arrête où l'imprévu commence, et fuit cette précision qui, sur un terrain si vague encore et si étendu, laisserait une porte ouverte à l'inertie et à l'indécision.

Suivant lui, le premier consul ne devait avoir en vue que de tenter un coup de main sur la ville de Londres, et 40 000 hommes [1] au plus seraient des-

[1] Quarante mille hommes jetés sur les côtes d'Angleterre auraient-ils donc suffi pour aller jusqu'à Londres dicter la paix au cabinet britannique? L'orgueil de nos voisins peut s'indigner d'une pareille supposition; mais il est certain qu'au début d'une guerre, en 1846, par exemple, une pareille opération n'aurait rien eu d'impossible. Telle était alors l'opinion d'un officier distingué de la marine anglaise, *l'honorable* M. E. Plunkett. « Nos régiments, disait-il, opposeraient sans doute à l'ennemi toute la résistance qui se peut attendre de leur petit nombre, plus de résistance même qu'un égal nombre de soldats ne saurait en opposer dans un autre pays. Je suis assez bon Anglais pour n'en point douter; mais ces régiments, dont il faudrait distraire au moins trente mille hommes pour garder l'Irlande, comprendraient à peine vingt ou vingt-cinq mille hommes disponibles. A ces vingt-cinq mille hommes on pourrait ajouter les soldats vétérans (ceux du moins qui ont conservé leurs membres et qui ne sont pas perclus de rhumatismes). Rappelés sous les drapeaux, ils y rendraient encore de bons services. Quant à nos *belliqueux* paysans, on ne saurait en vérité sans folie vouloir leur assigner un rôle

tinés à cette surprise. Il pensait que pour répandre l'alarme sur plusieurs points à la fois, 20 000 hommes environ seraient débarqués à 60 ou 70 milles de Londres, dans l'ouest du port de Douvres, et le même nombre dans l'est de cette ville. 200 ou 250 chaloupes canonnières rassemblées à Boulogne porteraient le détachement, qui partirait de ce port, et, avec un calme parfait, elles pourraient,

actif dans cette lutte rapide et brusque qui déciderait du sort de l'Angleterre, ou du moins du sort de la capitale. Il est telles circonstances où des levées de paysans peuvent retarder la marche d'une armée d'invasion ; mais, en Angleterre, les deux choses les plus essentielles pour l'emploi de pareils auxiliaires, *le temps* et *l'espace*, manqueraient complétement. *Un corps d'armée débarqué sur la côte de Sussex, en deux jours de marche, serait à Londres.* Il n'aurait eu à traverser pour y arriver ni montagnes, ni marais, ni forêts, ni rivières. Dans une marche aussi courte, des levées de paysans n'ont rien à faire. Mais les moyens de transport, dit-on, où l'ennemi les prendrait-il ? Vous supposez donc que l'ennemi arriverait en Angleterre avec tout le matériel d'une armée, magasins des vivres, bagages, artillerie de siége, équipages de pont. Eh ! mon Dieu, non ! une armée marchant sur Londres n'aurait point à s'encombrer de tant de choses. Les vivres seraient sur le dos des soldats ; les bagages n'accompagnent pas une armée pendant le cours de ses opérations ; l'artillerie de siége serait inutile dans un pays où il n'y a point de siége à faire ; les équipages de pont seraient superflus là où il n'y a point de rivières à traverser. Dégagé de tout cet encombrement, le transport d'une armée est facile.... » — *The past and future of the british navy*, by the hon. E. Plunkett, commander R. N. — Londres, 1846, Longmann.

en moins de douze heures, grâce à leurs avirons, traverser le détroit. Au même moment, le télégraphe ferait appareiller la seconde division, réunie à Ostende et à Dunkerque. Il était probable que, pendant ce temps, les flottes de Brest, de Rochefort et du Texel, ne resteraient pas inactives et parviendraient à opérer une diversion importante, soit en Irlande, soit sur un point quelconque de la côte d'Angleterre. En tout cas, en se tenant prêtes à mettre sous voile, ces flottes retiendraient les escadres anglaises dans la mer du Nord et le golfe de Gascogne, et ne leur permettraient pas de se porter au secours du territoire menacé. Il ne fallait donc compter, pour s'opposer aux tentatives de la flottille, que sur les forces rassemblées en ce moment entre Orfordness et Beachy-Head. Ces forces se composaient d'une escadre de frégates et de bâtiments légers destinée à surveiller les mouvements de l'ennemi, et d'une flottille spécialement réservée pour la défense du littoral. Nelson voulait que cette flottille, armée en partie par la milice maritime connue sous le nom de *Sea-Fencibles*, fût stationnée de Douvres jusqu'aux Dunes. S'il faisait calme au moment de l'apparition des chaloupes françaises, elle devait se porter à la rencontre de l'ennemi de toute sa vitesse, ne point l'attaquer avec des forces trop inférieures, mais l'observer et le suivre jusqu'au moment où une occasion favorable s'offrirait d'en venir aux mains. Si la moindre brise

s'élevait, c'était aux frégates et aux bricks que revenait le soin de détruire l'armée d'invasion; mais, dans le cas où le calme persisterait, la flottille anglaise, quelle que pût être l'infériorité de ses forces, ne pouvait plus hésiter à se jeter sur la flottille ennemie dès qu'elle la verrait toucher le rivage. Elle en devrait attaquer ce qu'elle pourrait, la moitié ou les deux tiers. Ce serait toujours une diversion très-utile aux troupes chargées de repousser le débarquement; car, l'artillerie des chaloupes françaises étant placée sur l'avant, la poupe de ces embarcations se trouverait exposée sans défense au feu des bateaux qui les attaqueraient. « Dès que la flottille ennemie sera en vue, ajoutait Nelson, nos divisions se réuniront, mais sans se confondre. Dans cette position, elles devront se tenir prêtes à exécuter les ordres qui leur seront donnés. Il n'est rien de plus important que de choisir pour les commander des hommes animés d'une confiance mutuelle, et sur lesquels aucune misérable jalousie ne puisse avoir prise. Il faut qu'en cette grande occasion il n'y ait qu'une seule pensée, un seul désir parmi nous : empêcher la descente de l'ennemi sur nos côtes. »

Si bien calculées que fussent ces dispositions défensives, elles ne suffisaient point cependant à l'impatience générale. La presse anglaise, interprète exigeant de l'opinion publique, ne cessait de harceler le gouvernement et de répéter que c'é-

tait dans les ports ennemis qu'il fallait aller écraser la flottille française. L'amirauté se vit donc contrainte, par condescendance pour de folles alarmes, de prescrire à Nelson de bombarder le port de Boulogne; mais l'amiral Latouche fut informé de ce projet : il sortit du port où ses bâtiments entassés auraient pu courir de grands risques, et forma en avant des jetées une longue ligne d'embossage composée de 6 bricks, 2 goëlettes, 20 chaloupes canonnières et un grand nombre de bateaux plats. Le 4 août, Nelson vint lui-même au point du jour mouiller ses bombardes devant la ligne française; il espérait que, pour éviter cette attaque, la flottille se réfugierait dans le port de Boulogne, et il se proposait la nuit suivante de diriger ses brûlots sur la masse de bâtiments ainsi resserrés dans un étroit espace. Vers neuf heures du matin, le bombardement commença; il ne put ébranler la ligne d'embossage, et ne produisit d'autre effet que la destruction d'une canonnière et d'un bateau plat. Pas un homme à bord de la flottille ne fut atteint, tandis que nos canonnières et les batteries de terre répondant par un feu très-vif au feu des bombardes anglaises, un éclat de bombe vint blesser, à bord d'un de ces bâtiments, un capitaine d'artillerie et deux matelots.

Cette première tentative avait donc complétement échoué; mais Nelson en préparait une autre plus sérieuse et dont il ne mettait point le succès

en doute. Le 15 août, il vint mouiller à 6 000 mètres environ de la flottille française, encore embossée devant le port de Boulogne. Il amenait avec lui des chaloupes et péniches de toute grandeur, à l'aide desquelles il voulait enlever ou incendier nos canonnières. Ces embarcations étaient au nombre de 57; il les partagea en quatre divisions, qu'il plaça sous les ordres des capitaines Somerville, Parker, Cotgrave et Jones. La perte de son bras lui interdisait de prendre lui-même une part active à cette expédition; mais il s'efforça d'en assurer la réussite par les dispositions les mieux entendues et les soins les plus propres à racheter l'imprudente audace d'une pareille entreprise. Dans chaque division, deux canots étaient particulièrement chargés de couper le câble et les amarres des navires qu'on allait attaquer. Ces canots, munis d'une corde terminée par un croc qu'on pût jeter à bord du navire ennemi, ne devaient point songer à l'assaillir, mais s'occuper de le prendre à la remorque et de l'entraîner au large. Les autres embarcations se chargeaient de combattre et de réduire les bâtiments ainsi entraînés hors de la ligne. Chacune d'elles d'ailleurs avait reçu une hache bien affilée, une mèche, une chemise soufrée ou toute autre composition incendiaire, et se trouvait par conséquent en mesure d'enlever ou de brûler le navire qu'elle aborderait. Les matelots étaient armés de piques, de sabres et de haches; les soldats de ma-

rine, de leurs fusils et de leurs baïonnettes. Nelson avait voulu, dans cette occasion comme à Ténériffe, que les canots de chaque division se donnassent mutuellement la remorque, afin d'arriver en force suffisante sur l'ennemi.

A dix heures et demie du soir, les embarcations reçurent leurs équipages, et à onze heures, au moment où la frégate LA MÉDUSE, que montait Nelson, montra six fanaux à la hauteur de sa batterie, elles poussèrent au large et vinrent se former, dans un ordre arrêté à l'avance, sur l'arrière de LA MÉDUSE. De ce point de ralliement, à un signal convenu, elles partirent toutes ensemble et se dirigèrent par des routes divergentes vers la plage de Boulogne. Le mot d'ordre était *Nelson;* le mot de ralliement *Bronte.* La première division, que commandait le capitaine Somerville, chargée d'attaquer l'aile droite de la flottille, se trouva, en approchant de terre, entraînée par la marée dans l'est de la baie de Boulogne. Les capitaines Parker et Cotgrave ne rencontrèrent point le même obstacle; ils avaient, en partant, gouverné directement sur l'entrée du port, et à minuit et demi ils assaillirent le centre de notre ligne. Parker, à la tête d'une partie de sa division, aborda le brick *l'Etna*, qui portait le guidon de commandement du brave capitaine Pevrieux; mais les filets d'abordage qui entouraient ce brick opposèrent une barrière insurmontable aux Anglais. 200 soldats d'in-

fanterie réunis à nos matelots les reçurent par un feu nourri de mousqueterie et les rejetèrent dans leurs canots à coups de baïonnette. Parker lui-même fut blessé grièvement à la cuisse, et eût été pris sans le dévoûment d'un de ses *midshipmen*. D'autres canots de sa division avaient essayé d'enlever le brick *le Volcan* et avaient été également repoussés. L'attaque dirigée par le capitaine Cotgrave n'avait point eu un meilleur succès, et ces deux premières divisions étaient en pleine retraite quand le capitaine Somerville atteignit le port. Ce brave officier ne se laissa point émouvoir par la défaite de ses compagnons : il se jeta sur notre aile droite et se croyait déjà maître d'un de nos bricks, quand une fusillade très-vive, partie des navires environnants, vint l'obliger à se retirer précipitamment. Il gagna le large après avoir essuyé des pertes considérables. La quatrième division, qui devait se diriger sur notre aile gauche, avait rencontré, comme celle du capitaine Somerville, la marée contraire; ne pouvant remonter suffisamment vers l'ouest, elle n'arriva sur le lieu de l'action que pour recueillir les blessés et assister les autres colonnes d'attaque dans leur fuite. Ce combat corps à corps tourna donc entièrement à notre avantage; il coûta aux Anglais 170 hommes mis hors de combat, et produisit une vive impression de l'autre côté de la Manche. C'était le second échec de ce genre qu'éprouvait Nelson. A

Boulogne comme à Ténériffe, il avait rencontré des difficultés imprévues; mais il avait aussi fait une trop large part au hasard et trop compté sur la négligence de ses ennemis. Cependant, si, à Ténériffe, il n'eût point, par deux tentatives infructueuses, éveillé l'attention des Espagnols, si à Boulogne il n'eût point eu affaire à un homme tel que Latouche-Tréville, il est probable qu'il eût réussi dans cette double attaque : les Anglais ont, pendant la dernière guerre, obtenu de nombreux succès dans des entreprises analogues, et ils les ont toujours dus à notre défaut de surveillance. Une vigilance soutenue, un service régulier, se rencontrent moins souvent à bord de nos navires que le dévouement le plus exalté et l'intrépidité la plus héroïque. Heureusement Latouche-Tréville gardait sa flottille comme une place forte; il tenait son monde sans cesse en alerte, et exigeait que le service se fît devant le port de Boulogne, sur ses bricks et ses canonnières, comme il doit se faire en présence de l'ennemi. Les chaloupes anglaises trouvèrent nos bâtiments préparés à les recevoir, leurs filets d'abordage hissés, leurs canons chargés et leurs équipages sur le pont : aussi leur attaque eut-elle le sort que le courage de nos matelots réservait à de plus formidables entreprises, s'il eût trouvé des chefs tels que Latouche pour le diriger.

Nelson fut douloureusement affecté de ce revers

et surtout de la perte du capitaine Parker, qu'il aimait comme un fils, et qui ne survécut point à sa blessure; mais il songeait à prendre sa revanche et méditait une attaque sur Flessingue. Il fallait à tout prix détruire le prestige de notre flottille, car cet armement avait jeté le trouble jusque dans les conseils de la couronne. Si le ministère faisait appel aux lumières des hommes spéciaux, il recueillait autant d'avis qu'il consultait d'amiraux. Lord Saint-Vincent voulait qu'on tînt nos ports de la Manche étroitement bloqués; lord Hood, que l'on conservât toute l'escadre de défense dans les ports anglais, et qu'on ne laissât sur la côte de France que quelques bâtiments légers pour signaler les mouvements de la flottille. En quelques mois, ces bateaux plats, dont on avait voulu rire, étaient devenus l'objet de la préoccupation universelle. Il n'est point jusqu'au général Dumouriez qui ne se crût appelé en cette circonstance à pourvoir *au salut de l'Angleterre et de l'Europe.* Triste exemple des misères et des égarements d'une si grande époque! Cet homme qui avait sauvé la France dans les défilés de l'Argonne donnait alors à nos ennemis l'affligeant spectacle d'une activité sans objet et d'un zèle sacrilége. En 1801, il adressait à Nelson des projets pour la défense des côtes d'Angleterre[1], comme il communiquait en 1814 des plans

[1] « J'ai beaucoup étudié (écrivait Dumouriez à Nelson, en lui

de campagne à Wellington pour l'invasion de la France.

L'émotion qu'excitait la réunion de cette flottille dans la Manche était donc plus réelle et plus profonde qu'on ne voulait en convenir. Le projet de descente, que les Anglais affectaient en vain de mépriser, contribua puissamment au succès des négociations déjà entamées pour le rétablissement de la paix. Une lassitude universelle accablait d'ailleurs les esprits, et les hommes qui avaient traversé ces années d'épreuves avec le plus d'éclat soupiraient eux-mêmes après un repos qu'ils avaient cessé de connaître. Le comte de Saint-Vincent, qui avait assisté à trois grandes guerres, n'avait jamais vu de pareils combats, des champs de bataille aussi meurtriers. « Quels ravages cette guerre a fait dans nos rangs! écrivait-il à Nelson en apprenant la mort du capitaine Parker. Puissions-nous toucher au terme de ces sacrifices! » Quant à Collingwood, employé en ce moment de-

adressant un long mémoire sur la défense des côtes d'Angleterre), j'ai beaucoup étudié pendant vingt ans la matière de cette note; alors c'était comme militaire français que j'étudiais les moyens de descendre sur vos côtes. A présent, un intérêt plus noble nous unit à la même cause, celle des rois, de la religion, des mœurs et des lois. Leur sort, celui de l'Europe entière, est attaché au salut de votre patrie. Soyez la caution du désir que j'ai d'y contribuer. A cet intérêt général se joint celui de la tendre amitié qui m'unit à vous pour la vie. »

vant Brest sous les ordres de l'amiral Cornwallis, il accueillit avec un touchant enthousiasme l'annonce d'une paix prochaine. « J'espère bien, écrivait-il alors, que notre génération a vu la fin de sa dernière guerre! » Naïve illusion destinée à un triste mécompte! Le 12 octobre 1801, les hostilités furent supendues entre l'Angleterre et la France; le traité d'Amiens, qui intervint six mois plus tard, consacra cette trêve et servit à la prolonger; mais la lutte n'était qu'interrompue, elle allait bientôt reprendre avec plus d'acharnement que jamais. De 1793 à 1802, la guerre s'était parfois ralentie; les peuples épuisés avaient paru se prêter à un rapprochement. Le désir de la paix était dans tous les cœurs; on en avait parlé, on en avait traité longtemps avant de la conclure. De 1803 à 1814, rien de pareil ne vint entraver les hostilités et calmer l'âpreté d'une haine mortelle. Quand l'arène se rouvrit pour les deux puissants adversaires, l'Europe, encore émue, ne se prononça point entre eux. La France était debout sur la plage de Boulogne, l'Angleterre en face; l'Europe attendait; elle attendit deux ans. Ce sont ces deux années qu'il nous reste à parcourir. Elles ont vu le premier revers de l'Empire, la dernière victoire de Nelson.

CHAPITRE VII.

Reprise des hostilités entre l'Angleterre et la France. 16 mai 1803. — Nelson et Latouche-Tréville.

La révolution française avait triomphé; le dernier de ses ennemis, le plus implacable et le seul qu'elle pût redouter encore, l'Angleterre venait enfin de déposer les armes.

Quelles avaient été les conséquences de cette sanglante collision? quelle était la situation respective des deux adversaires au sortir de la lutte? L'Angleterre restituait à la France toutes les colonies qu'elle lui avait enlevées pendant la guerre; des possessions ravies à nos alliés, elle ne conservait que la Trinité et Ceylan, faible accroissement de territoire qui ne semblait rétablir qu'imparfaitement l'équilibre entre les deux puissances; mais si la France avait reculé ses frontières sur le continent, l'Angleterre de son côté avait acquis l'empire absolu des mers. Par des efforts prodigieux, elle avait porté son matériel naval à 189 vaisseaux de ligne; celui de la France était descendu à 47. Sur ces 189 vaisseaux, l'Angleterre en comptait 126 à flot; les ports fran-

çais en renfermaient 36 à peine. Dans cette augmentation de la marine anglaise, 50 vaisseaux de ligne, capturés sur la France et sur ses alliés, figuraient déjà pour une part considérable, et pourtant ce chiffre de 50 vaisseaux ne comprenait qu'une partie des pertes que nous avions subies dans une guerre malheureuse, car ces pertes s'élevaient à 55 vaisseaux de ligne pour la France, à 18 pour la Hollande, à 10 pour l'Espagne et à 2 pour le Danemark. En regard de ces 85 vaisseaux capturés ou détruits, les sacrifices de la marine anglaise méritaient à peine d'être mentionnés. De 1793 à 1802, l'Angleterre n'avait perdu que 20 vaisseaux : 15 avaient péri par accident, 5 seulement étaient tombés entre les mains de l'ennemi. Tel était le bilan déplorable de la grande guerre. La guerre de partisans, si souvent recommandée au Directoire, nous avait-elle du moins offert des résultats plus heureux? Plus d'une fois, durant le cours de ces longues hostilités, nous avions modifié l'emploi de nos forces navales : nous n'avions jamais modifié l'organisation de nos vaisseaux. En dépit de cette fatale incurie, le dévouement de nos marins n'était pas toujours resté stérile; cependant, malgré quelques glorieux triomples, la fortune sur ce nouveau terrain avait encore trompé notre espoir. Après avoir entraîné nos alliés dans une voie funeste, et livré aux croisières ennemies,

par cette dispersion inconsidérée de nos forces, 184 frégates, 224 bricks ou corvettes, 950 corsaires, 6 200 bâtiments de commerce; après avoir vu le gouvernement, pour conserver quelques matelots, obligé d'interdire la course à nos armateurs, nous nous étions trouvés accablés, mais non pas éclairés par tant de désastres. Pour la première fois, sur cette terre qui avait produit Duguay-Trouin et Suffren, mettant follement en oubli la gloire immortelle de trois règnes, on avait osé proclamer que les Français n'étaient point faits pour la guerre de mer; le bruit même du canon victorieux d'Algésiras n'avait étouffé qu'à demi cette injuste et décourageante opinion.

Bonaparte trouva donc notre marine dans un état voisin d'une ruine complète quand il entreprit de la faire concourir à ses vastes desseins. Le projet qu'il avait formé de conduire ses légions en Angleterre s'était considérablement agrandi dans sa pensée depuis la paix d'Amiens; la flottille, composée de plus de 2 000 navires, était devenue une armée. Il n'est point douteux que la réunion de pareils moyens n'eût permis au premier consul de réaliser d'une façon presque infaillible le plan dont son ambition semblait satisfaite en 1801. Jeter sur un point du territoire anglais un détachement assez fort pour enlever quelque ville importante du littoral n'eût été qu'un jeu d'enfant pour la flottille. Le vain-

queur de l'Égypte et de l'Italie mûrissait d'autres pensées ; il ne voulait plus faire peur à l'Angleterre, mais la conquérir. Il méditait de porter sur ses côtes 120 000 hommes à la fois, et songeait à faire renaître sur les plages du comté de Kent ou de Sussex la journée décisive d'Hastings. Il semble qu'il ait d'abord pensé que la flottille, armée de 3 000 bouches à feu de gros calibre, habile à se mouvoir à l'aide de la rame comme de la voile, saurait se frayer d'elle-même un passage à travers les escadres anglaises. Il fallait pour cela une chance heureuse, une journée de calme ou une journée de brume : Bonaparte avait obtenu déjà de plus rares faveurs du sort ; il céda cependant aux objections qu'on lui présentait de toutes parts et se promit de couvrir le passage de la flottille par la présence d'une flotte dans la Manche. Disposant en maître des débris de la marine espagnole et de la marine hollandaise, il s'empressa de rassembler les vaisseaux que l'Angleterre n'avait point détruits encore, et, par de longs détours, voulut les amener entre Douvres et Boulogne. Depuis le renouvellement des hostilités jusqu'à la veille de la bataille de Trafalgar, tous les événements convergent vers ce but. C'est un drame qui se déroule lentement, que l'on voit poindre, grandir, toucher un instant à une issue favorable, et se terminer par une catastrophe.

Du jour où le premier consul avait jugé l'existence d'une grande marine nécessaire à l'accomplissement de son entreprise, il avait mis à réparer nos pertes cette puissante énergie qui présidait à l'exécution de tous ses projets. Au mois de mars 1803, 10 vaisseaux devaient être en chantier à Flessingue et dans nos trois grands ports de commerce, Nantes, Bordeaux et Marseille. Brest en devait construire 3 autres, Lorient 5, Rochefort 6, Toulon 4, Gênes et Saint-Malo 2 [1]. L'effectif de notre flotte pouvait atteindre ainsi, en moins de deux années, le chiffre de 66 vaisseaux de ligne; mais déjà les Anglais nous avaient devancés. Nos ports étaient bloqués, et, dès le 1er juin 1803, 60 vaisseaux avaient repris leur poste d'observation sur nos côtes. Cornwallis croisait devant Brest, Collingwood au fond du golfe de Gascogne, l'amiral Keith dans la Manche, lord Nelson devant Toulon. Ce dernier avait vivement sollicité le commandement de la Méditerranée. Tout annonçait, en effet, que ce serait encore là le théâtre le plus actif de la guerre. Malte, Corfou, la Sicile, l'Égypte, semblaient y appeler à l'envi toutes les flottes françaises, et l'homme qui possédait

[1] Les vaisseaux qui devaient être construits à Nantes, Bordeaux, Marseille et Saint-Malo n'ont jamais été achevés; les bois déjà préparés pour ces constructions furent transportés dans nos grands ports de guerre.

la confiance du premier consul, Latouche-Tréville, commandait à Toulon. Son escadre ne se composait que de 7 vaisseaux de ligne; mais 2 vaisseaux étaient en réparation dans l'arsenal, et 3 autres allaient bientôt descendre des chantiers.

Le 8 juillet 1803, Nelson, dont le pavillon flottait alors à bord du VICTORY, ralliait à la hauteur du cap Sicié l'escadre qui, sous les ordres du contre-amiral Bickerton, l'avait devancé dans la Méditerranée. Pendant quatre mois, il ne quitta point cette rude croisière; la rigueur de l'hiver et le besoin de renouveler sa provision d'eau l'obligèrent enfin à chercher un port de relâche. Il ne voulait pas entendre parler de Malte. « Mieux vaudrait être à Spithead, disait-il; je m'y trouverais plus à portée de Toulon. » Son opinion était tellement prononcée à cet égard, que ceux de ses vaisseaux qui avaient besoin de quelques réparations prenaient le chemin de Gibraltar de préférence à celui de Malte. « Un bon vent d'ouest, écrivait-il à l'amirauté, me les ramènera en quelques jours; si je les envoyais à Malte, je ne sais plus quand je les reverrais. » Il avait songé à conduire la flotte anglaise dans un des ports de la Sardaigne, mais celui d'Oristano ne lui paraissait point assez sûr, et celui de San-Pietro lui semblait trop éloigné. Le capitaine de L'AGINCOURT avait reconnu dans les bouches de Bonifacio, à l'abri

des îles de la Madeleine, une vaste baie qu'il déclarait propre à recevoir une escadre. Nelson résolut d'y faire entrer la sienne, et le 31 octobre, après avoir lutté pendant plusieurs jours contre les vents d'est, il vint jeter l'ancre sur la rade qui porte encore le nom du vaisseau L'AGINCOURT. De là, en échelonnant ses frégates jusqu'à Toulon, il ne perdait point de vue la flotte française, et se trouvait tout prêt à s'élancer à sa poursuite, quelle que fût la direction prise par nos vaisseaux à leur sortie du port. Il sentait cependant combien la possession de cette excellente station devenait précaire, si les Français songeaient à s'en emparer. Le détroit de Bonifacio, si facile à franchir et si difficile à surveiller, lui semblait une faible défense pour les îles de la Madeleine. La neutralité de la Sardaigne, alors placée sous la puissante garantie de la Russie, ne le rassurait guère davantage, et il n'eût voulu placer sa confiance que dans un détachement de troupes anglaises maître de cette position importante.

« Sa Majesté (écrivait-il au ministre anglais près la cour de Sardaigne) ne voudrait-elle pas consentir à recevoir deux ou trois cents soldats anglais dans l'île de la Madeleine? Ce serait le moyen le plus sûr de s'opposer à une invasion du côté de la Corse. » « La Sardaigne (répétait-il sans cesse) est la plus importante position de la Méditerranée, et le port de la Madeleine le plus important des ports de la Sardaigne. Il y a là une rade qui

vaut celle de Trinquemale et qui n'est pas à vingt-quatre heures de Toulon. Ainsi, la Sardaigne, qui couvre Naples, la Sicile, Malte, l'Égypte et tous les États du sultan, la Sardaigne bloque en même temps Toulon; car, de cette île, si la flotte ennemie se dirige vers l'ouest, le vent qui la conduit vous est favorable pour la suivre; si elle fait route au sud, il faut qu'elle passe à votre portée. Malte ne vaut pas la peine d'être nommée après la Sardaigne, et, si je perdais cette île, je croirais perdre la flotte française. »

Perdre la flotte française, c'était, dans sa présomptueuse confiance, manquer l'occasion de la combattre. Nelson eût trouvé cette fois un rude adversaire. Esprit impétueux et persévérant, Latouche-Tréville était fait pour arracher notre marine à la torpeur où avaient dû la jeter ses derniers revers. A l'âge de cinquante-neuf ans, miné par la fièvre dont il avait rapporté le germe de Saint-Domingue, il montrait encore une activité qui eût honoré la plus robuste jeunesse. C'était la quatrième guerre à laquelle il prenait part, car il avait fait ses premières armes sous M. de Conflans, livré trois combats pendant cette lutte mémorable qui avait affranchi le continent américain, et porté, en 1792, sous les murs de Naples et de Cagliari, ce glorieux pavillon tricolore, devant lequel il brûlait d'humilier l'orgueil de l'Angleterre[1]. A son

[1] Nul officier n'a eu à un plus haut degré que l'amiral Latouche-Tréville le sentiment du point d'honneur et de l'amour-

arrivée à Toulon, il avait trouvé 7 vaisseaux et 4 frégates mal armés et mal tenus. Les officiers ne couchaient plus à bord de leurs bâtiments que lorsqu'ils étaient de service. En quelques jours, tout changea de face. Les communications furent interrompues avec la terre. L'escadre, mouillée sur des corps morts et prête à filer ses câbles au premier signal, forma une longue ligne d'embossage

propre national. Au mois de juin 1803, quand tout annonçait de prochaines hostilités, une frégate anglaise parut devant la rade du Cap sur laquelle Latouche avait concentré la majeure partie des forces navales dont se composait alors la station de Saint-Domingue. Cette frégate se tenant à deux petites portées de canon du fort Picolet semblait mettre une affectation inconvenante à observer ce qui se passait sur la rade. Latouche était alors mourant, mais il était de ces hommes chez lesquels l'énergie ne s'abat jamais. La brise du large l'empêchait de faire sortir sur-le-champ un bâtiment pour avoir l'explication de cette blessante conduite. Présumant que la frégate anglaise viendrait le lendemain répéter la même manœuvre, il fit pendant la nuit appareiller la frégate *La Guerrière* et voici les instructions qu'il remit au capitaine Baudouin :

« Si la frégate anglaise qui a croisé toute cette après-midi devant les passes s'y trouve encore, le capitaine Baudouin fera route sur cette frégate, s'en approchera à portée de voix et lui demandera si elle n'a pas quelques besoins auxquels nous serions empressés de satisfaire et l'engagera dans les termes les plus honnêtes et les plus affectueux à entrer au Cap pour y recevoir toutes les assistances qui seront en notre pouvoir. Si, après ces offres, le capitaine de la frégate anglaise refuse de les accepter, alors le capitaine Baudouin lui observera qu'il n'est pas dans l'usage des nations de croiser si près d'un port ami ou allié,

du fort de l'Éguillette au lazaret; les frégates prirent poste sous les batteries du fort Lamalgue, et la présence constante des officiers à bord de leurs vaisseaux eut bientôt rendu aux équipages l'activité et la subordination qu'on obtient si aisément des marins français quand on sait leur en donner l'exemple. Avant que l'amiral Latouche prît le commandement de l'escadre, les frégates anglaises ve-

qu'en conséquence il a l'ordre précis de l'inviter à s'éloigner et à se tenir dans les limites prescrites par les traités. Si, après cette déclaration faite, le capitaine de la frégate anglaise persiste à ne pas s'éloigner, le capitaine Baudouin passera sous le vent du côté de la terre, serrera la frégate en cherchant à la faire loffer ou arriver suivant les amures qu'elle aura et l'abordera si cela est nécessaire. Si, à la troisième sommation de changer de route, le capitaine de la frégate anglaise s'opiniâtre, alors, après trois cris de Vive la République! le capitaine Baudouin lui lâchera toute sa volée et la combattra jusqu'à son entière réduction. Si le capitaine Baudouin a abordé, il fera passer une partie de son équipage le sabre à la main à bord de la frégate, fera changer la barre et orientera les voiles pour lui faire prendre la route du large. S'il parvient à la réduire et à lui faire amener son pavillon, il le fera immédiatement rehisser et conduira la frégate à la remorque à deux lieues au large où il la laissera. Le capitaine Baudouin reviendra ensuite au mouillage du Cap. »

La frégate anglaise ne reparut pas le lendemain, mais les instructions de l'amiral Latouche n'en méritaient pas moins d'être conservées; car elles sont un témoignage de sa juste susceptibilité et de la haute confiance qu'il plaçait dans le brave capitaine qui devait trouver la mort à Trafalgar sur le vaisseau *Le Fougueux*.

naient impunément, à l'entrée du goulet, reconnaître nos vaisseaux et juger des progrès de nos armements. Un vaisseau et une frégate, désignés pour croiser à tour de rôle en dehors de la rade, les obligèrent à se tenir au large. Si l'ennemi faisait avancer des forces plus considérables, un autre vaisseau et une seconde frégate mettaient immédiatement sous voiles, et l'escadre entière se tenait prête à les soutenir. Du haut du cap Sepet, où il s'établissait chaque matin en observation, l'amiral surveillait les croisières ennemies et dictait les mouvements de son escadre. Plus d'une fois les divisions avancées des deux flottes se trouvèrent ainsi à portée de canon. Ces sorties fréquentes, cette attente continuelle du combat, animaient nos marins et les remplissaient d'enthousiasme et d'ardeur. Essayant dans ces escarmouches la trempe de ses vaisseaux et de leurs capitaines, Latouche recueillait avec émotion, comme un précieux gage des succès à venir, le moindre trait de fermeté et de bravoure. S'il gourmandait sans pitié la plus légère faiblesse, il avait aussi pour le vrai courage de ces hommages qui transportent les âmes et créent les dévouements sublimes. C'est ainsi qu'on le vit, après une belle manœuvre qui fut mal secondée, appeler à bord du *Bucentaure* le brave capitaine de Péronne, alors commandant du vaisseau *l'Intrépide*, pour le féliciter de sa noble conduite et le recevoir sur le gaillard d'arrière,

comme on reçoit les princes, à la tête de son état-major et de son équipage. Cette activité belliqueuse n'échappait point à l'œil pénétrant de Nelson.

« M. Latouche (écrivait-il à ses amis) est tout prêt à prendre la mer, et, à la manière dont manœuvrent ses vaisseaux, je m'aperçois qu'ils sont bien armés; mais, de mon côté, je commande une flotte telle que je n'en ai jamais vu, et certes aucun amiral, à cet égard, n'a le droit de se dire plus heureux que moi. M. Latouche s'aventure souvent en dehors du cap Sepet. Qu'il ait la bonté de venir jusque par le travers de Porquerolle, et nous verrons de quel bois sont faits ses vaisseaux.... Toutes ses manœuvres n'ont été jusqu'ici que des gasconnades. Cependant je ne doute pas que, dès qu'il recevra une mission, il ne soit homme, pour l'accomplir et exécuter ses ordres, à courir le risque de nous rencontrer et de nous combattre. »

Tout prouvait, en effet, que Latouche *aurait eu ce courage*. Dans le mois de juillet 1804, deux de nos frégates, qui croisaient en dedans des îles d'Hières pour chasser de ce bassin quelques corsaires anglais, se trouvèrent contraintes par un calme plat de mouiller sous le château de Porquerolle. Nelson en eut connaissance et résolut de les attaquer. L'île de Porquerolle, qui couvre une partie de la baie d'Hières, peut être tournée par ses deux extrémités. Nelson détacha vers l'est 2 frégates et 1 vaisseau, afin de couper la retraite à nos bâti-

ments, et se porta sur la petite passe avec le reste de son escadre. L'amiral Latouche déjoua cette manœuvre; en quatorze minutes, ses 8 vaisseaux étaient sous voiles et faisaient route vers l'ennemi. Nelson n'avait alors que 5 vaisseaux à opposer à l'escadre française. Il s'empressa de rappeler le vaisseau et les frégates qu'il avait détachés dans l'est de Porquerolle, et opéra sa retraite sous petites voiles, comme le lion qui s'éloigne, prêt à se retourner contre le chasseur. L'irritation de Nelson fut extrême quand il apprit quelques jours plus tard, par les journaux français, que Latouche-Tréville s'était vanté de l'avoir poursuivi jusqu'à la nuit. « Je garde cette lettre de Latouche, écrivait-il à ses amis, et, par le Dieu qui m'a créé, si je le rencontre, je veux la lui faire avaler. » Ces grossières bravades ont flatté les passions de la foule et contribué à la popularité de Nelson; mais l'histoire à son tour les recueille, et c'est pour exprimer le regret que de telles pauvretés soient sorties de ce grand cœur, que tant de faiblesse ait pu s'unir à tant de gloire.

Une année cependant s'était écoulée, et la flotte française n'avait point encore quitté Toulon. « Ces vaisseaux, écrivait Nelson, ne peuvent tarder à prendre la mer; quelle est donc leur destination? Est-ce l'Irlande? Est-ce le Levant? » Son esprit agité errait sans cesse entre ces deux alternatives. Quelquefois il ne mettait point en doute que l'es-

cadre française ne dût sortir de la Méditerranée; mais, si elle passait le détroit, serait-ce bien vers l'Irlande qu'elle se dirigerait? N'irait-elle pas plutôt joindre les 7 000 hommes de troupes qu'elle devait embarquer à Toulon aux garnisons de la Guadeloupe et de la Martinique, et s'emparer des Antilles anglaises? Nelson, songeant à la possibilité d'un pareil plan de campagne, se promettait de passer le détroit à la suite de nos vaisseaux. « Je les poursuivrai jusqu'aux Indes, s'il le faut, » écrivait-il au gouverneur de Malte. Cette opinion était à peine entrée dans son esprit que de nouveaux renseignements venaient donner une autre direction à ses pensées. Une escadre française, revenant de Saint-Domingue, s'était réfugiée au Ferrol, où elle était bloquée par le contre-amiral Cochrane. Si cette escadre venait se réunir à celle de Toulon, Nelson voyait déjà l'Égypte ou la Morée au pouvoir de nos troupes. Il songeait alors à prendre une position qui lui permît d'accabler nos escadres séparées en les empêchant d'opérer leur jonction. Ce qui le préoccupait davantage encore, c'était la présence de 21 vaisseaux à Brest et de 5 vaisseaux à Rochefort. L'amiral Bruix, en 1799, avait débloqué Cadix et Carthagène et réuni 40 vaisseaux français et espagnols dans la Méditerranée. Un amiral entreprenant pouvait, en trompant la surveillance de Cornwallis, souvent obligé, à l'entrée de l'hiver, de se réfugier à Portsmouth,

être sorti de Brest et avoir rallié les vaisseaux de Rochefort et du Ferrol avant que la nouvelle de son départ fût parvenue à Spithead. Dès que Nelson connut la nomination de l'amiral Gantheaume au commandement de la flotte de Brest, il ne douta point que ce choix n'indiquât l'intention du premier consul de porter ses vaisseaux dans une mer que Gantheaume avait la réputation de bien connaître. « D'ailleurs, disait-il, c'est ici que Bonaparte veut trouver à s'agrandir, et c'est ici qu'il faut lui opposer de grandes armées et de grandes flottes. » Au milieu de ces inquiétudes, Nelson conservait pourtant la même audace et la même confiance en sa fortune. Bien que ses forces fussent déjà inférieures à celles de Latouche-Tréville, et qu'il dût s'attendre à voir cet amiral rallié par de nouveaux renforts, il ne craignait point d'affaiblir son escadre en laissant constamment dans la baie de Naples un vaisseau de ligne prêt à enlever la famille royale et à la transporter à Palerme, si les troupes françaises franchissaient la frontière du royaume.

La France venait alors d'appeler à l'empire l'homme qui l'avait sauvée de l'Europe en armes et de l'anarchie; l'invasion de l'Angleterre se préparait avec une activité nouvelle. La flotte de Toulon avait été portée à 10 vaisseaux. Latouche-Tréville devait la conduire devant Cadix, y rallier le vaisseau *l'Aigle*, débloquer les 5 vaisseaux réunis à

Rochefort, et, avec 16 vaisseaux de ligne, paraître dans la Manche, pendant que Gantheaume tiendrait devant Brest Cornwallis en échec. Les Anglais n'avaient en rade des Dunes que 7 ou 8 vaisseaux, et l'escadre qui bloquait le Texel ne pouvait abandonner cette croisière sans laisser la mer libre à l'escadre hollandaise, composée de 5 vaisseaux et de 4 frégates, que s'apprêtait à suivre un convoi de 80 voiles. De toutes les transformations qu'avait déjà subies le plan de l'Empereur, de toutes celles qu'il devait subir encore, celle-ci était assurément la plus heureuse. Elle offrait le double avantage de ne faire sortir qu'en été des vaisseaux entièrement déshabitués de la mer, et de ne réunir dans la Manche qu'une force manœuvrante moins exposée qu'une armée navale à des séparations ou à des retards presque inévitables.

Tout semblait présager le succès de cette entreprise, quand la mort de l'amiral Latouche vint obliger l'Empereur à en ajourner l'exécution. Latouche-Tréville mourut à bord du vaisseau *le Bucentaure*, le 20 août 1804. Un jeune officier général, formé dans la campagne de 1795 à l'école de l'amiral Martin, le contre-amiral Dumanoir, commandait en sous-ordre à Toulon. A l'âge de trente-quatre ans, il se vit appelé par ce triste événement à remplacer provisoirement le premier officier de notre marine. L'âme de Latouche-Tréville animait encore son escadre, et grâce à cette influence, Du-

manoir put porter sans fléchir le fardeau de son héritage. L'Empereur cependant voulait une main plus sûre pour ce grand commandement. Le vice-amiral Villeneuve, signalé par la belle défense de Malte, dont il venait de partager les dangers avec le général Vaubois, lui fut désigné par l'amiral Decrès. Villeneuve avait contre lui le fâcheux souvenir d'Aboukir, mais l'Empereur voyait cette affaire sous un jour favorable. Moins frappé de l'inaction de l'arrière-garde pendant le combat que du succès de sa retraite, il louait l'amiral Villeneuve d'avoir ainsi sauvé les seuls vaisseaux français qui eussent échappé au désastre, et croyait reconnaître à ce signe l'officier plus habile et surtout l'officier *plus heureux* que ses compagnons d'armes. Quand le choix de l'Empereur s'arrêta sur cet amiral, il semble que ce soit moins à ses hautes vertus militaires qu'à sa prétendue *fortune* qu'il ait accordé sa confiance [1]. Villeneuve, dans la force de l'âge (car il n'avait encore que quarante-deux ans), possédait en effet de précieuses qualités, mais non point les qualités qu'eût exigées la mission dont on voulait l'investir. Il était brave, instruit, fait

[1] Singulière faiblesse d'un si grand esprit! La correspondance de Villeneuve avec l'amiral Decrès paraît cependant en contenir la preuve. « Vous voyez, écrivait Villeneuve arrivé aux Antilles et encouragé par ses premiers succès, vous voyez que l'Empereur n'a point eu tort de compter sur ma *bonne fortune*. »

pour honorer une marine qui, comme la marine anglaise, n'aurait eu qu'à combattre : son tempérament mélancolique et doux, son humeur chagrine et modeste, convenaient mal au jeu plus ambitieux que méditait l'Empereur[1].

Quand Villeneuve, le 6 novembre 1804, arbora son pavillon sur *le Bucentaure*, une cérémonie imposante se préparait à Toulon. Cette ville avait reçu les restes mortels de Latouche-Tréville. Les officiers de l'escadre voulurent que ces précieuses dépouilles reposassent aux lieux mêmes d'où leur chef regretté avait vu pour la dernière fois s'éloigner les vaisseaux ennemis. Sur le sommet du cap Sepet, ils élevèrent un monument à sa mémoire. Le corps de Latouche y fut transporté, et, au milieu d'une foule attendrie, Villeneuve prononça sur sa tombe ces touchantes paroles : « De cette hauteur qui domine la rade et nos vaisseaux, l'ombre de Latouche-Tréville inspirera nos entreprises. Il sera pour ainsi dire toujours présent au milieu de nous. Les yeux souvent tournés vers son tom-

[1] Personne n'a mieux rendu la dignité grave et triste de cette physionomie devenue historique que le vice-amiral Collingwood, dont Villeneuve fut pendant plusieurs jours le compagnon et le prisonnier après le combat de Trafalgar. « L'amiral Villeneuve (écrivait Collingwood le 12 décembre 1805) est un homme parfaitement bien élevé, et, je le crois aussi, *un excellent officier. Rien en lui ne rappelle ces allures blessantes et ce ton fanfaron que nous attribuons trop souvent peut-être à ses compatriotes.* »

beau, nous puiserons dans cette vue ce zèle infatigable, ce courage à la fois prudent et intrépide, cet amour de la gloire et de la patrie, qui, sujets, éternels de notre estime et de nos regrets, doivent l'être encore de notre constante émulation. Marins, ils seront sans cesse l'objet de la mienne ; le successeur de Latouche vous le promet. Promettez-lui qu'aux mêmes titres il sera sûr d'obtenir de vous la même fidélité et le même attachement[1]. »

[1] L'amiral Latouche a joui dans notre marine d'une immense réputation, et, si j'en dois croire les souvenirs encore pleins de fraîcheur d'un officier dont la frégate a porté son pavillon, cette réputation était méritée. Ces souvenirs ont confirmé pour moi le témoignage de l'amiral Villeneuve. Cet officier, duquel Latouche écrivait : *Vous dire du bien de notre brave et excellent capitaine de haut bord serait porter de l'eau à la rivière ou de l'or au Pactole*, possède encore plusieurs lettres intimes de Latouche-Tréville. Il est facile d'y reconnaître les traits si bien choisis par Villeneuve dans l'éloge funèbre qu'il prononça sur la tombe de l'illustre amiral, « la sûreté et les charmes de son commerce, les agréments de sa conversation, cet art d'allier le plaisir et une franche gaieté au sérieux des affaires. »

CHAPITRE VIII.

L'amiral Villeneuve. — Première sortie de la flotte française. 18 janvier 1805.

L'Espagne, dont l'Empereur recevait secrètement un subside annuel de 48 millions, n'était point encore engagée dans cette guerre. Peu de temps après la mort de Latouche-Tréville, une avide et odieuse agression la contraignit à sortir de la neutralité qui convenait si bien à sa faiblesse et à notre politique. Le 5 octobre 1804, quatre frégates espagnoles, chargées de trésors considérables, furent arrêtées devant Cadix par la division du capitaine Moore. Attaqué par des forces supérieures, le contre-amiral Bustamente, qui commandait la division espagnole, se défendit en homme de cœur. Neuf minutes après le commencement de l'action, l'explosion de la frégate *la Mercedes* rendit la lutte plus inégale encore. *La Medea,* que montait Bustamente, *la Clara* et *la Fama*, qui combattaient à ses côtés, durent amener successivement leur pavillon devant le vaisseau rasé L'INDEFATIGABLE, et les frégates LA MEDUSA, L'AMPHION et LE LIVELY. L'Espagne répondit à ce vol à main armée par une

déclaration de guerre; mais elle ne fut prête à entrer en campagne qu'au mois de mars 1805.

Au moment où surgissait cette nouvelle complication, qui coïncidait avec l'arrivée de Villeneuve à Toulon, les forces de Nelson venaient d'être portées à 11 vaisseaux; Villeneuve aussi en avait 11 sous ses ordres, et tandis que l'Espagne commençait ses préparatifs, la flotte française achevait les siens. « Les vaisseaux français, écrivait Nelson, embarquent des troupes, des selles, des chevaux même, dit-on, et cependant ils demeurent au port. Si du moins je connaissais leur destination, si j'étais sûr de les rencontrer, je serais un misérable de mettre un instant en doute l'issue de cette rencontre. » A défaut de combats, les soins de son escadre faisaient oublier à Nelson les ennuis d'une croisière dont le terme semblait reculer sans cesse. Les réparations les plus urgentes s'exécutaient à la mer, et les frégates apportaient à la flotte les provisions de toute sorte qu'on pouvait tirer de la côte d'Espagne et d'Italie, souvent même de la côte de France. Grâce à la prévoyance de l'amiral, le scorbut était inconnu dans la flotte anglaise : après seize mois de croisière, pendant lesquels Nelson était resté presque constamment entre le cap Saint-Sébastien et la Sardaigne, cette flotte ne comptait pas un malade sur 6 000 hommes. « La grande affaire dans une armée, écrivait l'amiral, c'est la santé des hommes dont cette armée se com-

pose. » Il est touchant, il est surtout instructif de voir l'importance que ce grand homme de mer attache aux moindres détails qui peuvent assurer le bien-être de ses matelots. Quand il s'agit de dresser des plans d'attaque, il se contente d'indiquer sa pensée à grands traits : « Les signaux sont inutiles, dit-il, entre gens disposés à faire leur devoir; notre principal objet est de nous soutenir mutuellement, de serrer l'ennemi de près et de nous placer sous le vent, afin qu'il ne nous échappe pas ; » mais quand il en vient à s'occuper des vivres qu'on lui envoie de Malte, des vêtements destinés aux marins de sa flotte, sa sollicitude n'est point aussi aisément satisfaite. Il lui faut, pour la rassurer complétement, avoir prévu jusqu'aux vérifications les plus minutieuses, avoir indiqué quelle épreuve on fera subir aux légumes secs, au bœuf et au porc salé, avant de les accepter et de les distribuer aux équipages. Et ces chemises de laine, trop courtes d'au moins cinq ou six pouces, qui exposent ses matelots au danger d'un refroidissement subit, n'est-ce pas là une de ses plus sérieuses préoccupations, au moment même où M. Frere, l'ambassadeur d'Angleterre à Madrid, lui écrit qu'il va demander ses passe-ports et s'embarquer pour Londres ? C'est qu'avec « quelques pouces de plus, ces chemises imparfaites seraient l'un des meilleurs vêtements introduits dans le service de la flotte, et sauveraient peut-être la vie à plus d'un bon matelot. »

Comme Wellington, Nelson, en véritable Anglo-Saxon, ne songe point à mettre en doute le patriotisme d'un soldat bien payé, bien vêtu et bien nourri. Aussi, lorsqu'en dépit de tant d'attentions, les marins anglais cherchent à fuir cette existence claustrale et se laissent séduire par les recruteurs espagnols, son indignation ne trouve point de termes assez méprisants pour qualifier une pareille conduite. « Quand je vois, s'écrie-t-il, des matelots anglais se dégrader au point de quitter, en temps de guerre, le service de leur pays pour entrer au service de l'Espagne, *abandonner une solde d'un schelling par jour, des provisions abondantes et de premier choix*, tout le bien-être, en un mot, que leurs chefs peuvent leur procurer, pour aller chercher une mauvaise paye de deux pence par jour, *du pain noir, des fèves de rebut* (*horse-beans*) *et de l'huile puante* ; quand je vois des matelots anglais devenir soldats espagnols, je rougis pour eux. S'il est une chose que les étrangers admirent chez nous, c'est assurément notre amour pour notre pays. Ceux qui désertent son service oseront-ils se vanter de l'aimer ? »

Ces lettres familières, si remplies d'enseignements, empruntent d'ailleurs à la date qu'elles portent un nouvel intérêt. Pressé entre deux escadres, dont l'une est déjà prête à Toulon, et dont l'autre s'arme à Carthagène, Nelson ne voit dans l'union de l'Espagne et de la France qu'une *guerre*

riche et lucrative substituée à *une pauvre guerre*, *à une guerre sans profits et sans parts de prises.* Cette alliance redoutable ne se présente à son esprit que comme une chance de plus d'arrondir et d'embellir sa propriété de Merton, de mettre aussi de côté un peu de cet argent dont « il ne dépense guère pour lui-même, bien qu'il aime assez à le répandre autour de lui; mais si les pleurésies, si les affections de poitrine, « plus fréquentes dans la Méditerranée, que partout ailleurs, » viennent affliger son escadre, comment réparera-t-il ses pertes? voilà ce qu'il faut craindre plus qu'une flotte espagnole. L'Angleterre n'a pas de matelots à envoyer aux vaisseaux de la Méditerranée. On autorise bien Nelson à recruter des Italiens, mais les Italiens désertent dès qu'ils sentent l'air natal; des Français, il ne veut de Français sous aucun prétexte; de *bons Allemands* (*good Germans*), les Allemands sont rares. D'ailleurs, ces larges doctrines en fait de recrutement, pratiquées sans hésitation par l'amirauté britannique, ne trouvent que dans de longues croisières un correctif indispensable. On ne fait point en quelques jours d'un laboureur un intrépide gabier. A Nelson lui-même il n'a pas fallu moins de vingt mois de mer pour former complétement ses équipages, composés, dans le principe, des éléments les plus hétérogènes; mais que ne peut, sous un chef actif, le salutaire et quotidien labeur d'une navigation difficile? Il

n'est point jusqu'à un général noir, le général Joseph Chrestien, qui, passager ou plutôt prisonnier sur la frégate française *l'Embuscade*, que LE VICTORY a capturée, ne soit devenu entre les mains de Nelson et à cette rude école un « parfait matelot. » Le secret de faire une bonne flotte est donc de la confier à des mains habiles et de la tenir à la mer. C'est là qu'une marine grandit, et quand le malheureux Villeneuve, près de quitter Toulon, disait à son armée : « Rien ne doit nous étonner dans la vue d'une escadre anglaise, leurs vaisseaux sont harassés par une croisière de deux ans, » il proclamait involontairement la cause la plus réelle du fatal triomphe que ces vaisseaux devaient obtenir un jour.

Une première épreuve allait déjà constater l'immense différence qui ne peut manquer d'exister entre une flotte assouplie par d'utiles fatigues et une flotte échappant pour la première fois aux douceurs du port. Le 19 janvier 1805, Nelson était mouillé dans la rade d'Agincourt, quand deux de ses frégates, L'ACTIVE et LE SEAHORSE, parurent à l'entrée des bouches de Bonifacio. Couvertes de toile, elles portaient en tête de mât ce signal si longtemps attendu : *La flotte ennemie a pris la mer*. Il était trois heures de l'après-midi lorsqu'elles mouillèrent près du VICTORY, et à quatre heures trente minutes l'escadre anglaise était sous voiles. Il fait nuit vers cinq heures à cette époque de l'année. Le

vent soufflait de l'ouest très-grand frais, et l'escadre ne pouvait remonter contre le vent. Il fallait donc la faire sortir par un des étroits passages qui, du côté de l'est, donnent accès dans cette mer tyrrhénienne dont les flots si souvent agités vont baigner la côte d'Italie. Quoique l'obscurité fût déjà complète, Nelson prit, avec LE VICTORY, la tête de la ligne, et se chargea de conduire lui-même ses 11 vaisseaux entre l'écueil des Biscie et l'extrémité nord-est de la Sardaigne. Ce passage, dont la largeur n'excède guère 400 mètres, n'a été tenté depuis lors par aucune autre flotte. L'escadre anglaise le franchit sur une ligne de file, chaque vaisseau portant son fanal de poupe allumé pour diriger dans le canal le vaisseau qui le suivait.

La flotte française, quand les frégates de Nelson l'avaient perdue de vue, faisait encore route au sud avec une grande brise de nord-ouest. Nelson ne douta point qu'elle ne se dirigeât vers l'extrémité méridionale de la Sardaigne, et, dès qu'il eut doublé les derniers îlots qui se rattachent au groupe des îles de la Madeleine, il donna l'ordre de laisser arriver le long de la côte de Sardaigne et détacha une de ses frégates vers Cagliari et San-Pietro dans l'espoir d'y obtenir quelques informations sur la flotte de l'amiral Villeneuve. Le temps était incertain et menaçant; le vent, très-frais dans le canal, était devenu inégal et variable. Nelson pressentit un coup de vent, et avant minuit l'escadre

se trouvait sous une voilure maniable, les vergues hautes amenées sur le pont et les mâts de perroquet calés. Attentif à étudier les moindres signes précurseurs d'une perturbation atmosphérique, Nelson avait la plus grande foi dans les indications du baromètre, et son journal contient à cet égard des observations du plus haut intérêt qu'il y consignait chaque jour de sa propre main. Chose digne de remarque! le bouillant amiral ménageait ses vergues et ses voiles dans les circonstances ordinaires plus soigneusement que son escadre ou son vaisseau dans les occasions décisives. Nelson connaissait d'ailleurs mieux que personne la mer dans laquelle il naviguait en ce moment. Il savait avec quelle soudaine violence se déclarent les ouragans dans la Méditerranée, et, s'attendant à rencontrer l'ennemi, il ne voulait point s'exposer à lui présenter des vaisseaux déjà désemparés.

La tempête que Nelson avait prévue n'éclata que le lendemain; elle trouva l'escadre anglaise sous ses voiles de cape et prête à défier toute la furie des grains de sud-sud-ouest qui se succédèrent sans interruption jusqu'au 23 janvier. Nelson apprit alors par ses frégates qu'un vaisseau français démâté de ses deux mâts de hune s'était réfugié à Ajaccio et qu'une frégate française avait paru à l'entrée du golfe de Cagliari. Il pensa que notre escadre avait été dispersée par la tempête qu'il ve-

nait d'essuyer. « De deux choses l'une, écrivit-il à l'amirauté, ou cette escadre désemparée sera rentrée au port, ou elle aura fait route à l'est et probablement vers l'Égypte. Si elle est revenue sur ses pas, je n'ai plus l'espoir de la joindre et je n'ai par conséquent rien à perdre en me dirigeant vers le Levant; si, au contraire, elle a continué sa route, j'ai toutes les chances possibles de l'atteindre. »

Le 29 janvier 1805, l'escadre anglaise doublait l'île de Stromboli, franchissait, malgré les vents contraires, le phare de Messine, et, quelques jours plus tard, reconnaissait la côte d'Afrique. Les vaisseaux français n'avaient pas paru devant Alexandrie, et, le 8 février, Nelson, désespéré, reprenait la route de Malte et de Toulon. « Cependant, écrivait-il encore à l'amirauté, bien que j'eusse appris les avaries éprouvées par un vaisseau français, je ne pouvais oublier le caractère de Bonaparte. *Je savais que les ordres donnés par lui sur les bords de la Seine ne prendraient en considération ni le temps ni la brise*, et en effet, dans mon opinion, y eût-il eu trois ou quatre vaisseaux français désemparés, *ce n'était pas une raison suffisante pour arrêter une expédition importante.* »

Ce ne fut que le 14 février, et quand il n'était plus qu'à cent lieues de Malte, que Nelson apprit d'une façon certaine ce qu'était devenue la flotte française. L'Empereur n'avait point osé confier au vice-amiral Villeneuve l'exécution de ce plan au-

dacieux qu'il avait conçu pour Latouche-Tréville. C'était la flotte de Brest et l'amiral Gantheaume qu'il voulait cette fois appeler dans la Manche. Pour diviser l'attention des vaisseaux anglais et les éloigner de nos côtes, il avait résolu de porter deux escadres dans la mer des Antilles. Le contre-amiral Missiessy était parti de Rochefort le 11 janvier, Villeneuve, de Toulon, le 18. Après avoir essuyé treize jours de cape dans le golfe de Gascogne, l'amiral Missiessy avait pu continuer sa route. Villeneuve, qui croyait toujours sentir Nelson sur sa trace, montra moins de persévérance. Il avait éprouvé de sérieuses avaries et avait perdu de vue, dès la première nuit, le vaisseau *l'Indomptable* et trois de ses frégates. Il s'empressa de rentrer au port. « Ces messieurs, écrivait Nelson à lord Melville, ne sont pas habitués à ces ouragans que nous avons défiés pendant vingt et un mois sans y perdre un mât ou une vergue. » L'inexpérience de la mer était, en effet, le grand mal de notre marine. Villeneuve, déjà découragé par cette première sortie, s'en plaignait avec amertume.

« L'escadre de Toulon (écrivait-il à l'amiral Decrès) paraissait fort belle sur la rade, les équipages bien vêtus, faisant bien l'exercice; mais, dès que la tempête est venue, les choses ont bien changé. Ils n'étaient pas exercés aux tempêtes. Le peu de matelots confondus parmi les soldats ne se trouvaient plus. Ceux-ci,

malades de la mer, ne pouvaient plus se tenir dans les batteries. Ils encombraient les ponts. Il était impossible de manœuvrer. De là des vergues cassées, des voiles emportées, car, dans toutes nos avaries, il y a eu bien autant de *maladresse* ou d'*inexpérience* que de défaut de qualité des objets délivrés par les arsenaux. »

Telles sont les scènes de confusion qui ont souvent signalé l'entrée en campagne de nos escadres. Au début de la guerre, l'Angleterre prenait rapidement l'offensive. Ses vaisseaux étaient devant nos ports que les nôtres n'étaient point encore en état d'en sortir. Chaque jour rendait l'ennemi plus fort et diminuait notre confiance. Au lieu de prendre la mer en dépit des escadres anglaises, de vive force s'il était nécessaire, on aimait mieux attendre qu'un coup de vent les obligeât à lever le blocus. On sortait alors à la faveur d'une tempête, et plus d'une fois cette tempête ne laissa rien à faire à l'ennemi [1].

[1] L'Empereur, pour préparer ces expéditions malheureuses, n'avait eu devant lui que deux années d'une trêve incomplète ; mais ce qu'on n'eût pu sans injustice demander à ce règne agité, ne serait-on point en droit de l'exiger d'un gouvernement opérant au milieu de circonstances régulières? Quand on veut une marine, quand il faut la créer de toutes pièces, la faire sortir tout armée, non de la constitution même du pays, comme le peut faire un peuple commerçant, mais d'une grande pensée politique comme doit le faire une nation militaire, il n'y a qu'un moyen

peut-être de prévenir le danger d'être à demi vaincu avant d'avoir eu l'occasion de combattre : c'est d'être à la fois actif et prévoyant. Ne comptez de force réelle que celle qu'au premier signal vous pourriez mettre en mer et proposez-vous d'aller menacer les côtes de l'ennemi, avant que cet ennemi, quel qu'il soit, ait pu bloquer les vôtres. Tel est le programme dont la réalisation sérieuse doublerait, à coup sûr, nos forces.

CHAPITRE IX.

**Départ de l'escadre française pour Cadix et les Antilles.
29 mars 1805.**

Après son excursion devant Alexandrie, Nelson se trouva retenu dans le sud de la Sardaigne par une longue série de vents d'ouest, et ce ne fut que le 12 mars qu'il put reconnaître les côtes de Provence. Le 15, il avait regagné son poste d'observation sous le cap Saint-Sébastien; mais, après avoir détaché devant Barcelone le vaisseau LE LEVIATHAN, afin d'inspirer à Villeneuve une fausse sécurité et de lui donner à penser qu'il avait de nouveau établi sa croisière sur la côte d'Espagne, il se reporta rapidement vers l'extrémité méridionale de la Sardaigne; le 27 mars, il mouillait dans le golfe de Palmas, où l'attendaient déjà de nombreux transports chargés de vivres pour son escadre. Nelson ne doutait point que Villeneuve ne reprît la mer dès que ses bâtiments auraient réparé leurs avaries, et, résolu à le poursuivre *jusqu'aux antipodes*, il avait voulu compléter sa provision d'eau et embarquer au moins cinq mois de vivres sur chacun de ses vaisseaux. « Bonaparte

s'est souvent vanté, écrivait-il à Collingwood, que notre flotte s'userait à la mer, tandis que la sienne ne ferait que s'accroître dans le port. Il doit savoir aujourd'hui, *si la vérité arrive jusqu'aux empereurs*, que sa flotte peut en une seule nuit éprouver plus d'avaries que la nôtre dans une année entière. »

Les bâtiments séparés de l'escadre française pendant la nuit orageuse qui suivit son départ avaient déjà rejoint l'amiral Villeneuve. *La Cornélie* était rentrée à Toulon le 22 janvier, le vaisseau *l'Indomptable* le 24. Les frégates *l'Hortense* et *l'Incorruptible*, qui s'étaient portées vers le détroit de Gibraltar, premier rendez-vous indiqué en cas de séparation, effectuèrent aussi leur retour après avoir capturé les corvettes anglaises L'ARROW et L'ACHERON. Le vice-amiral Villeneuve était donc prêt à reprendre la mer ; mais il voulait profiter de sa relâche pour opérer quelques mutations dans son escadre. La frégate *l'Incorruptible* cessa de faire partie de l'expédition, *l'Uranie* fut remplacée par *l'Hermione*, et, au lieu de *l'Annibal*, le capitaine Cosmao prit le commandement du *Pluton*, vaisseau de 74 qu'on venait de lancer. Deux mois avaient été perdus dans ces préparatifs, et l'Empereur avait dû modifier ses premiers projets. Suivant la pente naturelle à son génie, il les avait agrandis encore. Villeneuve, cette fois, devait se présenter devant Cadix, y rallier le vaisseau *l'Aigle* et l'escadre espagnole commandée par l'amiral

Gravina, se porter avec ce renfort dans la mer des Antilles, où il serait rejoint par les 21 vaisseaux de Gantheaume, et de là faire route sur Boulogne, afin d'y couvrir avec 50 vaisseaux le passage de la flottille. La division qu'il commandait, composée de 11 vaisseaux et de 6 frégates, était ainsi destinée à former le centre autour duquel viendraient se grouper ces escadres encore séparées et gardées à vue par les croisières anglaises.

Le 29 mars, l'amiral Villeneuve appareillait pour la seconde fois de Toulon avec une jolie brise de nord-est et se dirigeait vent arrière entre la Sardaigne et les Baléares. Le lendemain matin, le vent tourna au nord-ouest; au lieu de fraîchir, comme on devait s'y attendre, il mollit considérablement, et, pendant deux jours, notre escadre fit très-peu de chemin. Le 31 mars au soir, elle n'était encore qu'à dix ou douze lieues du cap Sicié, quand elle fut aperçue par les frégates anglaises L'ACTIVE et LA PHÉBÉ. LA PHÉBÉ se hâta de faire route pour le golfe de Palmas, où elle devait trouver Nelson; L'ACTIVE essaya de se maintenir à portée d'observer nos vaisseaux; durant la nuit, elle les perdit de vue. Par un heureux concours de circonstances, Villeneuve apprit le lendemain d'un bâtiment ragusain que, cinq jours auparavant, la flotte anglaise louvoyait dans le sud de la Sardaigne. Assuré de trouver la mer libre au nord des Baléares, il serra le vent, rallia la côte

d'Espagne, et, le 6 avril, se trouva en vue de Carthagène.

Informé de la sortie de notre escadre, Nelson l'attendait en vain entre la Sardaigne et la côte d'Afrique. « Je suis complétement égaré, écrivait-il dans son désespoir, par la faute de mes frégates, qui ont perdu la trace de l'ennemi à la sortie du port; mais à quoi me serviraient les plaintes et la colère? » Ce ne fut que le 10 avril que, se tenant à la hauteur de l'île d'Ustica, afin d'être prêt à se porter sur Naples ou sur la Sicile, il soupçonna enfin la route qu'avait suivie notre escadre en sortant de Toulon. Une lettre du ministre anglais à Naples lui fit connaître qu'un corps de troupes sous les ordres du général Craig et sous l'escorte du contre-amiral Knight avait dû partir d'Angleterre pour se rendre dans la Méditerranée. Cette expédition importante pouvait être interceptée par l'amiral Villeneuve, et Nelson n'hésita plus, pour la couvrir, à se diriger en toute hâte vers le détroit. Pendant qu'il luttait avec persévérance contre de violents vents d'ouest, il apprit, le 16 avril, par un bâtiment neutre, que les vaisseaux français avaient été aperçus le 7 sous le cap de Gate. « Si cette nouvelle est vraie, écrivait-il à Naples, je frémis en songeant à tout le mal que peut nous avoir fait l'ennemi! » Le 7 avril, en effet, l'escadre française avait déjà dépassé Carthagène. Le contre-amiral Salcedo commandait dans ce

port 6 vaisseaux espagnols. Villeneuve eût voulu les joindre à son escadre; mais Salcedo demandait trente-six heures pour embarquer ses poudres[1] : une brise favorable venait de s'élever; Villeneuve, impatient d'en profiter, ne voulut pas s'arrêter davantage. Il continua sa route, et, le 9 avril, il donnait dans le détroit de Gibraltar. Le soir même, chassant devant lui le vice-amiral Orde et les 5 vaisseaux anglais qui bloquaient Cadix, il jetait l'ancre à l'entrée de ce port, afin d'opérer sa jonction avec l'amiral Gravina.

Cet amiral espagnol était né à Naples. Charles III, dont on l'a cru généralement le fils naturel, le fit entrer dans la marine et l'envoya combattre les Algériens. En 1793, Gravina servait sous les ordres de l'amiral Langara et prenait part à la défense de Toulon et de Roses. Cette campagne lui valut le grade de contre-amiral et la réputation d'officier intrépide. Choisi pour ambassadeur par la cour de Madrid, il vint à Paris en 1805 et plut à l'Empereur, qui le désigna pour commander la flotte espagnole. On n'approchait point impunément de l'Empereur. Gravina, qui, à l'âge de cinquante-huit ans, cachait encore, sous une grande simplicité de manières, un caractère exalté et chevaleresque, tomba complétement sous le charme. Sans consulter les forces d'une marine dégénérée, il

[1] Lettre du général Beurnonville à l'amiral Decrès.

promit de suivre la flotte française *partout et à toute entreprise* [1]. Le 3 avril, plein d'ardeur et brûlant d'entrer en campagne, il arborait son pavillon sur le vaisseau *l'Argonauta*, mouillé en rade de Cadix. L'Espagne possédait 16 vaisseaux dans ce port; mais le dénûment complet dans lequel étaient tombés les arsenaux, les ravages que venait d'exercer la fièvre jaune sur le littoral déjà dépeuplé, avaient opposé à la bonne volonté du cabinet de Madrid et au zèle infatigable de notre ambassadeur, le général Beurnonville, des obstacles insurmontables. Au bout de trois mois et à force d'expédients, on se trouvait trop heureux d'avoir pu armer 6 vaisseaux, dont 2 de 64, *les plus misérables bâtiments*, à l'exception de *l'Argonauta*, *qu'on eût jamais envoyés à la mer* [2]. Pour former les équipages de cette escadre, il avait fallu avoir recours *à la presse*, et on n'avait ainsi recueilli, de l'aveu même du général Beurnonville, *qu'une racaille épouvantable* [3]. Les officiers, il est vrai, qui montaient ces vaisseaux si mal armés, braves et instruits pour la plupart, étaient fort dévoués à leur amiral; mais ce n'était pas d'officiers dévoués qu'avait manqué la marine espagnole depuis le commencement de la guerre : d'héroïques résis-

[1] Lettre de l'amiral Gravina à l'amiral Decrès.
[2] Lettre de l'amiral Villeneuve à l'amiral Decrès.
Lettre du général Beurnonville à l'amiral Decrès.

tances avaient honoré le pavillon de Charles IV; aucune résistance heureuse ne l'avait rendu redoutable à l'ennemi [1].

[1] Les équipages espagnols, abstraction faite de la garnison et des soldats d'artillerie, comprenaient alors trois classes d'hommes bien distinctes : 1° les hommes de l'inscription maritime; 2° les engagés volontaires; 3° les hommes provenant de la réquisition ou des présides.

Les inscrits étaient des hommes d'excellente conduite, mais presque tous pêcheurs et n'ayant jamais navigué sur des bâtiments à voiles carrées. Parmi les engagés volontaires, on trouvait quelques bons marins. En général, c'étaient des gens sans feu ni lieu, difficiles à plier à la discipline, dépourvus de cet amour du service et de cet enthousiasme qui sont le propre des corps organisés. La plupart des hommes provenant de la réquisition étaient plutôt nuisibles qu'utiles. Faute de sergents et de caporaux auxquels ils eussent l'habitude d'obéir, ils n'offraient point une masse disciplinée comme la troupe. Ils s'exemptaient autant qu'ils le pouvaient de tout travail, et particulièrement de la manœuvre des voiles; car bien peu d'entre eux pouvaient monter dans le gréement sans courir le risque de se laisser choir. Les inscrits et le peu de bons matelots que renfermait chaque équipage se perdaient au milieu de cette foule avec laquelle ils étaient confondus.

La classe des officiers-mariniers était aussi fort défectueuse. Le peu d'occasions qu'avaient eu les vaisseaux espagnols de naviguer et la répugnance qu'éprouvaient beaucoup de bons marins à resserrer ainsi les liens qui les attachaient au service, avaient depuis quelques années considérablement abaissé le niveau de cette classe si précieuse et si nécessaire.

(*Observations* du lieutenant général Escaño, chef d'état-major général de l'escadre espagnole, sur le combat de Trafalgar, 17 décembre 1805.)

Un exemple bien récent encore eût dû cependant nous ouvrir les yeux sur le danger d'appeler dans la lice de semblables auxiliaires. Le 6 juillet 1801, peu de temps avant la paix d'Amiens, on avait vu trois vaisseaux français, protégés par deux méchantes batteries et une position habilement choisie, combattre avec avantage, devant Algésiras, 6 vaisseaux anglais. Quelques jours après ce combat, dans lequel le vaisseau L'HANNIBAL resta en notre pouvoir, une division de 5 vaisseaux espagnols sort de Cadix avec un sixième vaisseau donné à la France, *le San-Antonio*, sur lequel on jette à la hâte un équipage. L'amiral Linois, qui commande notre escadre, appareille avec ce renfort. Sir James Saumarez, qu'il vient de vaincre, appareille aussi pour le poursuivre. Les 9 vaisseaux des alliés prennent chasse devant 5 vaisseaux anglais, et à l'un des plus beaux combats de notre marine succède un épouvantable désastre. *Le San-Antonio*, entouré, est forcé de se rendre. Deux trois-ponts espagnols sont atteints au milieu de la nuit par un seul vaisseau anglais. Les équipages perdent la tête, le feu éclate dans les batteries, et les deux vaisseaux, après s'être canonnés mutuellement, font bientôt explosion. 2 000 hommes sont victimes de ce double suicide. Quant aux vaisseaux français, à peine remis du combat d'Algésiras, ils repoussent victorieusement l'ennemi et entrent à Cadix, le lendemain, couverts de gloire, mais consternés d'un

succès que de fidèles et généreux alliés ont payé d'un si grand sacrifice.

Tels étaient les souvenirs qui agitaient Villeneuve à la vue de l'escadre de Cadix ; si quelque chose eût pu diminuer l'impression fâcheuse qu'il en éprouva, c'eût été, sans contredit, l'empressement avec lequel l'amiral Gravina vint se ranger sous son pavillon, et la loyauté empreinte dans toute la personne et dans tous les actes de ce brave officier. Dès que *l'Hortense*, envoyée en avant par l'amiral Villeneuve, eut signalé l'approche de la flotte française, le capitaine du vaisseau *l'Aigle*, qui n'attendait que ce moment pour appareiller, avait remis à l'amiral espagnol les dépêches de l'amiral Decrès et sept paquets cachetés contenant l'indication du rendez-vous général de l'escadre en cas de séparation. Gravina fit distribuer ces paquets à ses capitaines, avec défense expresse de les ouvrir avant d'être au large. Embarquant alors à la hâte 1600 hommes de troupes, il fit signal à ses vaisseaux de filer leur câble par le bout, et alla mouiller devant Rota au milieu de l'escadre française. A deux heures du matin, la flotte combinée profita d'une légère brise de terre pour mettre sous voiles. *Le San-Rafaël* avait touché en sortant du port; les autres vaisseaux qui avaient déjà laissé un câble à Cadix voulurent lever leur ancre, et perdirent beaucoup de temps dans cette opération. Au point du jour, ils se trouvèrent séparés de

l'escadre. *L'Argonauta*, de 80, et *l'America*, de 64, rallièrent seuls l'amiral Villeneuve, qui compta dès lors sous ses ordres, outre 6 frégates, 1 corvette et 3 bricks, 12 vaisseaux français et 2 vaisseaux espagnols. *Le San-Rafaël*, de 80 canons, *le Firme*, *le Terrible*, de 74, *l'España*, de 64, et la frégate *la Santa-Madalena*, furent laissés en arrière. Les capitaines de ces bâtiments décachetèrent les paquets qui leur avaient été remis par l'amiral Gravina et firent route pour la Martinique.

Nelson cependant luttait encore contre les vents d'ouest. Il ne put arriver à l'entrée du détroit que le 30 avril. Là il fallut s'arrêter, car le violent courant qui descend constamment de l'Océan dans la Méditerranée ne permet point de franchir ce passage avec des vents contraires. « Ma bonne fortune, écrivait-il au capitaine Ball, semble m'avoir abandonné. Le vent ne veut souffler ni de l'arrière ni du travers : il est droit debout ! toujours droit debout ! » Mouillé dans la baie de Tétouan, plus agité que les Grecs en Aulide, il épiait avec anxiété la première brise favorable et cherchait à tromper son ardeur par mille plans de campagne « J'ai été rudement éprouvé, écrivait-il à lord Addington, et jusqu'ici l'ennemi a été merveilleusement heureux ; mais la chance peut tourner. *Patience et persévérance peuvent beaucoup.* » Enfin le 7 mai, à six heures du soir, il donna dans le détroit de Gibraltar ; il ignorait encore la destination de la flotte

combinée, et ne la connut d'une façon certaine que par un avis inespéré. Un officier portugais, d'origine écossaise, qui avait fait partie de l'escadre du marquis de Niza et avait servi pendant les événements de Naples sous les ordres de Nelson, le contre-amiral Donald Campbell, le rencontra en mer : il avait recueilli les bruits qui couraient à Cadix, et apprit à l'amiral anglais que la flotte de Villeneuve s'était dirigée sur les Antilles. Nelson maudit davantage encore les vents contraires qui l'avaient retenu si longtemps dans la Méditerranée : cette flotte qui allait porter la terreur et la désolation dans les îles anglaises, c'était celle que l'amirauté avait commise à sa surveillance, celle qu'il couvait des yeux depuis deux ans et appelait si présomptueusement *sa flotte*. A tout risque, il résolut de la suivre au delà du tropique.

Tout disposé qu'il pouvait être à engager sa responsabilité personnelle dans cette poursuite, Nelson voulut cependant, avant de quitter les côtes d'Europe, assurer le passage des 5 000 hommes de troupes que le contre-amiral Knight amenait d'Angleterre. Le 10 mai, il vint mouiller dans la baie de Lagos avec son escadre, y trouva quelques transports abandonnés par sir John Orde, au moment où ce dernier s'était retiré devant Villeneuve, et embarqua dans une seule nuit plus d'un mois de vivres à bord de tous ses vaisseaux. Le lendemain, il appareillait de nouveau et se portait

à la hauteur du cap Saint-Vincent. Le 12 mai, dans l'après-midi, le jour même où Villeneuve arrivait en vue de la Martinique, il ralliait l'important convoi qu'avait escorté jusque-là le contre-amiral Knight avec deux vaisseaux, LE QUEEN, de 98, et LE DRAGON, de 74. Ce convoi avait donc échappé aux atteintes qu'appréhendait Nelson; mais destiné à entrer dans la Méditerranée, il pouvait redouter encore la rencontre du contre-amiral Salcedo. A la veille de se lancer avec 11 vaisseaux à la poursuite d'une flotte ennemie de 18 vaisseaux de ligne, Nelson aima mieux s'affaiblir que laisser un amiral anglais exposé à combattre, avec des forces insuffisantes, l'escadre de Carthagène. Un de ses vaisseaux, dont le doublage en cuivre n'avait pas été changé depuis plus de six ans, LE ROYAL SOVEREIGN, vaisseau à trois ponts, l'eût retardé par l'infériorité de sa marche dans la traversée qu'il allait entreprendre. Il ne craignit point de se priver de ses services, et l'adjoignit à la division qu'il venait de rallier. Quelle que fût d'ailleurs cette témérité dont il aimait à faire preuve en présence de l'ennemi, Nelson ne voulait cette fois attaquer la flotte combinée qu'après avoir joint le contre-amiral Cochrane. Il s'attendait à trouver cet officier général à la Barbade avec 6 vaisseaux détachés du blocus du Ferrol à la poursuite des 5 vaisseaux du contre-amiral Missiessy. L'ennemi ne pouvait, à tout prendre, réunir plus de 23 vais-

seaux aux Antilles; Nelson comptait en avoir 16 à lui opposer, tous vaisseaux éprouvés, habitués à la même tactique et portant le même pavillon. C'était une chance qu'un homme tel que Nelson pouvait accepter. « Que chacun de vous, disait-il à ses capitaines, attaque un vaisseau français; je me charge à moi seul des vaisseaux espagnols. Quand j'amènerai mon pavillon, je vous permets d'en faire autant. »

S'il se sentait justement rassuré contre la supériorité numérique de l'ennemi, Nelson ne l'était point contre la crainte du ridicule qui pouvait s'attacher à une poursuite infructueuse. « Après avoir sérieusement pesé tous les renseignements qui me sont parvenus, écrivait-il au secrétaire de l'amirauté, je suis porté à croire que la flotte combinée s'est dirigée sur les Antilles. Un voyage en Angleterre m'eût souri davantage sans doute; l'intérêt de ma santé l'exigeait peut-être; mais, en pareille occasion, je place toujours mes convenances hors de la question. Je puis être malheureux, on ne dira jamais que je suis inactif ou que je ménage ma personne, car on n'appellera point assurément cette poursuite de 18 vaisseaux avec 10 *un voyage d'agrément*, surtout quand il faut aller chercher ces 18 vaisseaux *aux Antilles*. En tout cas, si je me suis trompé sur la destination de la flotte combinée, je serai de retour en Europe à la fin de juin, c'est-à-dire longtemps avant que l'ennemi ait pu

savoir où je suis allé. » Trop de temps avait été perdu déjà pour que Nelson pût en perdre encore dans de nouvelles hésitations. Le 11 mai, cédant à un des plus beaux mouvements qui aient illustré sa carrière, il quittait le contre-amiral Knight et volait au secours des Antilles menacées.

CHAPITRE X.

Retour de la flotte combinée en Europe. — Combat du cap Finistère. 22 juillet 1805.

Tout avait jusqu'alors secondé les projets de l'Empereur. Malgré la marche inférieure de trois vaisseaux, *le Formidable* et *l'Intrépide* toujours couverts de voiles, *l'Atlas,* qu'il fallait faire remorquer par *le Neptune*, l'amiral Villeneuve avait passé le détroit un mois avant l'amiral anglais. Le 13 mai, il mouillait à la Martinique, et trouvait sur la rade du Fort-Royal les bâtiments dont il s'était séparé en partant de Cadix: 18 vaisseaux et 7 frégates furent ainsi réunis sous ses ordres, et le premier essai qu'il put faire de la bonne volonté de leurs équipages fut couronné d'un succès complet. A l'entrée de la rade du Fort-Royal, les Anglais avaient occupé et fortifié un rocher inhabité nommé le Diamant. Cette position, devenue le lieu de dépôt de leur station et le refuge de leurs corsaires, était réputée inexpugnable. Les embarcations de l'escadre, soutenues par le feu de deux vaisseaux et d'une frégate, s'en emparèrent le 31 mai. Dans la lutte généreuse qui s'établit à cette

occasion entre nos marins et les marins espagnols, le premier canot qui gagna la terre sous une grêle de balles et de mitraille fut un canot de l'amiral Gravina. Ce témoignage non équivoque de l'excellent esprit qui animait nos alliés ranima la confiance de Villeneuve, et s'il n'eût été retenu par la crainte de manquer le vice-amiral Gantheaume, il eût peut-être cédé aux instances de l'amiral Gravina qui le pressait de reprendre la Trinité, colonie espagnole concédée aux Anglais par le traité d'Amiens [1]; mais, pendant que Villeneuve laissait entrevoir à son collègue les motifs impérieux qui exigeaient sa présence à la Martinique, de nouveaux ordres étaient à la veille de l'atteindre.

L'idée de réunir nos escadres aux Antilles pour les porter de là dans la Manche était un trait de génie qui devait déconcerter les prévisions de l'amirauté britannique. Malheureusement cette imposante concentration de forces ne pouvant s'opérer que par surprise, il fallait, pour la faire réussir, un merveilleux concours de circonstances qui se rencontre bien rarement dans les opérations maritimes. Le temps perdu par l'amiral Villeneuve à Toulon avait fait manquer une première fois sa jonction avec le contre-amiral Missiessy, rappelé des Antilles en Europe. La ténacité avec laquelle

[1] Lettre de l'amiral Gravina à l'amiral Decrès.

Cornwallis maintenait le blocus de Brest fit manquer la jonction de Gantheaume. Dans le mois d'avril qui fut cette année d'une sérénité désespérante, Gantheaume n'avait pu trouver un seul jour qui lui permît de sortir de Brest sans combat. Le 1er mai, le contre-amiral Magon appareilla de Rochefort avec deux vaisseaux pour porter à la flotte combinée cette fâcheuse nouvelle. Si, le 21 juin, l'amiral Gantheaume n'avait pas paru aux Antilles, Villeneuve devait revenir sur le Ferrol. Il n'y avait encore dans ce port que 11 vaisseaux en état de prendre la mer; mais l'Empereur espérait que Villeneuve en trouverait 15 au moment de son arrivée. En portant brusquement sur Brest les 35 vaisseaux qu'il aurait ainsi réunis, il n'était point douteux qu'il ne pût opérer sa jonction avec l'amiral Gantheaume, malgré les 18 vaisseaux de Cornwallis. « Du succès de votre arrivée devant Boulogne, écrivit l'amiral Decrès à Villeneuve, dépendent les destinées du monde. Heureux l'amiral qui aura eu la gloire d'attacher son nom à un événement aussi mémorable! »

L'armée combinée devait attendre jusqu'au 21 juin la flotte de l'amiral Gantheaume; il était cependant très-probable que cette flotte ne sortirait plus de Brest avant d'avoir été débloquée. L'immobilité de Villeneuve cessait donc d'être nécessaire. Pour que cet amiral n'eût point fait une campagne complétement stérile, l'Empe-

reur, en lui envoyant ces nouvelles instructions, crut devoir l'engager à tenter quelque coup de main sur les îles anglaises, sur la Trinité entre autres, qu'il eût été bien aise de pouvoir restituer à l'Espagne ; mais le temps avait marché, l'amirauté britannique n'était point sans doute restée inactive, et Villeneuve trouva dangereux de souventer ainsi son escadre. Au lieu de se porter sur la Trinité, il aima mieux agir contre la Barbade, d'où il serait toujours à portée de reprendre la rade du Fort-Royal.

Le 4 juin, il appareillait de la Martinique, et, le même jour, presque à la même heure, la flotte de Nelson mouillait à la Barbade, dans la baie de Carlisle. Cette flotte avait franchi en vingt-trois jours la vaste étendue de mer que l'armée combinée avait mis trente-six jours à parcourir. Arrivé à la Barbade, Nelson ne trouva que 2 vaisseaux de 74 avec le contre-amiral Cochrane. L'amiral Dacres avait retenu les quatre autres à la Jamaïque. Son escadre se trouvait donc portée à 12 vaisseaux de ligne au moment où les deux vaisseaux du contre-amiral Magon portaient celle de Villeneuve à 20 vaisseaux et 7 frégates. On ignorait encore à la Barbade le chiffre précis des forces que nous avions réunies aux Antilles; Nelson d'ailleurs était venu de trop loin pour s'en inquiéter. Heureux de se sentir si près de l'ennemi, il ne demandait qu'une chose : le chemin qu'il fallait prendre pour le ren-

contrer. On lui indiqua Tabago et la Trinité. Bien qu'il fût d'un avis contraire, il crut devoir céder à l'opinion générale, et, embarquant pendant la nuit 2 000 hommes de troupes sur son escadre, il se dirigea, le 5 juin, vers la Trinité. Les deux flottes suivaient ainsi des routes opposées, et les vents alizés entraînaient rapidement l'escadre anglaise dans le sud, pendant que l'armée combinée, après avoir pris de nouvelles troupes à la Guadeloupe, faisait route pour débouquer entre Antigoa et Montserrat, et se trouvait à trente lieues dans le nord de la Martinique.

Le 7 juin, au point du jour, l'escadre anglaise, en branle-bas de combat, doublait l'île de la Trinité et entrait dans le vaste golfe de Paria, que forme le continent américain à l'embouchure d'un des bras de l'Orénoque. A la vue de cette rade déserte, Nelson voulut revenir sur ses pas, mais le calme l'obligea de jeter l'ancre jusqu'au lendemain. Le 8 juin, au moment où il sortait du golfe, il apprit la capitulation du Diamant. L'officier qui commandait ce poste fortifié lui écrivait que le 2 juin l'armée combinée était encore à la Martinique, et qu'elle venait d'être ralliée, s'il fallait en croire les officiers français, par 14 vaisseaux arrivés du Ferrol. Nelson trouva cette dernière nouvelle fort invraisemblable. « En tout cas, écrivait-il au gouverneur de la Barbade, quelle que soit la force de l'armée combinée, elle ne vous fera pas grand

mal impunément. Mon escadre est compacte et manœuvrante, celle de l'ennemi ne peut l'être. » Puisant sa confiance dans l'incontestable supériorité de ses vaisseaux, Nelson ne songea en cet instant critique qu'à se rapprocher du théâtre des événements. Les faux renseignements qu'il avait reçus à la Barbade l'avaient entraîné à plus de soixante lieues sous le vent de cette île, et, pendant ce temps, Villeneuve, jetant partout l'alarme sur son passage, capturait un convoi de 15 voiles sorti de Saint-Christophe. Parvenu à la hauteur de la Grenade, Nelson eut des nouvelles plus certaines de la flotte combinée. Les vigies de la Dominique avaient compté, le 6 juin, 18 vaisseaux et 6 frégates faisant route au nord. Nelson conçut de nouveau l'espoir d'atteindre l'ennemi; mais Villeneuve avait été informé par ses prisonniers de l'arrivée d'une escadre anglaise aux Antilles, et, au moment où Nelson paraissait devant Antigoa, la flotte combinée avait depuis trois jours repris le chemin de l'Europe.

Nelson connut le départ des alliés le 12 juin. En quelques heures, il jeta ses troupes à terre, désigna le contre-amiral Cochrane pour rester aux Antilles avec LE NORTHUMBERLAND et reprit avec 11 vaisseaux son infatigable poursuite. Nelson et Villeneuve allaient suivre encore une fois des routes divergentes : Villeneuve se dirigeait sur le Ferrol, Nelson sur le cap Saint-Vincent et Cadix. Ce dernier

n'avait rien soupçonné des plans de l'Empereur. Il croyait que la flotte combinée était venue aux Antilles pour y brûler des convois ou dévaster les îles, et, ce but manqué, il ne doutait pas qu'elle n'allât chercher dans la Méditerranée un nouveau théâtre d'opérations. « Mon cher sir John, écrivait-il le 18 juin au ministre Acton, alors retiré à Palerme, je suis à deux cents lieues déjà d'Antigoa et sur le chemin du détroit. Je n'ai point encore rencontré l'ennemi, mais ne craignez pas que je laisse ces gens-là prendre le dessus dans la Méditerranée et inquiéter la Sicile ou les autres États de votre bon roi. »

Au moment cependant où il écrivait cette lettre, Nelson était bien près de la flotte combinée, car le lendemain, 19 juin, un brick qu'il venait d'expédier en Angleterre pour informer l'amirauté de son retour, LE CURIEUX, commandé par le capitaine Bettesworth, rencontrait, à trois cents lieues dans le nord-nord-est d'Antigoa, cette flotte insaisissable que Nelson cherchait en vain depuis près de trois mois. A la route que suivait Villeneuve, il était aisé de juger qu'il n'avait pas l'intention de rentrer dans la Méditerranée. Le capitaine Bettesworth comprit toute l'importance de cette heureuse rencontre. Au lieu de rétrograder vers l'escadre de Nelson, qu'il eût pu manquer, il continua sa route et fit force de voiles. Arrivée à soixante lieues du cap Finistère, la flotte combinée se vit

arrêtée par des vents contraires. LE CURIEUX gagna le port de Plymouth. Le 9 juillet au point du jour, le capitaine Bettesworth fut reçu par lord Barham, qui venait de succéder au vicomte Melville. 36 vaisseaux, échelonnés de Cadix à Brest, ne pouvaient garder avec succès une pareille étendue de côtes contre une flotte compacte de 20 vaisseaux de ligne. Il fallait une résolution prompte; lord Barham n'hésita point à la prendre. Il prescrivit sur-le-champ à Cornwallis, qui croisait devant Brest, de faire lever le blocus de Rochefort et du Ferrol, de composer ainsi une escadre de 15 vaisseaux à l'amiral Calder, et de porter cette escadre vers le cap Finistère à la rencontre de l'amiral Villeneuve. Des bâtiments attendaient à Portsmouth et à Plymouth les dépêches de l'amirauté, et, *huit jours après l'arrivée du* CURIEUX *en Angleterre, les ordres de lord Barham étaient exécutés.* Le 15 juillet, les 5 vaisseaux du contre-amiral Stirling ralliaient à la hauteur du Ferrol les 10 vaisseaux du vice-amiral Calder, pendant que la flotte de Villeneuve, toujours retenue par les vents de nord-est, perdait chaque jour du terrain au lieu d'avancer.

Nelson, pendant ce temps, marchait en toute confiance vers Gibraltar. Il y arriva le 18 juillet, et apprit avec étonnement qu'aucun vaisseau ennemi n'avait encore franchi le détroit. Qu'était donc devenue la flotte qu'il poursuivait? L'avait-il devancée en Europe, comme il avait autrefois de-

vancé la flotte de Brueys en Égypte? Ou Villeneuve, se dérobant par une fausse marche, s'était-il jeté sur la Jamaïque, tandis qu'il le croyait en plein Océan et cinglant sous toutes voiles vers Cadix? Il fallait cependant que Nelson s'arrêtât enfin pour renouveler son eau et ses vivres, pour procurer aussi quelques rafraîchissements à ses équipages, qui commençaient à souffrir du scorbut. Il prit le parti de mouiller à Gibraltar, et, le 20 juillet, alla rendre visite au gouverneur. Il y avait plus de deux ans qu'il n'avait touché la terre ferme. Une lettre qu'il reçut de Collingwood, alors en croisière devant Cadix, vint bientôt calmer son agitation. Doué d'une rare sagacité, Collingwood avait pressenti toute l'importance de la campagne de Villeneuve et soupçonné des premiers le nœud de cette expédition. « Le gouvernement actuel de la France (écrivait-il le 18 juillet à son ami) ne recherche jamais de petits avantages quand il peut aspirer à de grands résultats. Les Français veulent envahir l'Irlande, et c'est là que tendent toutes leurs opérations. Cette incursion dans la mer des Antilles n'avait d'autre but que d'y attirer nos forces navales, qui sont le grand obstacle à leurs entreprises. » Si Collingwood eût songé à la flottille rassemblée à Boulogne, il eût trouvé le danger plus pressant encore; il eût reconnu que, l'armée combinée une fois maîtresse du golfe et de l'entrée de la Manche, l'invasion de l'Angleterre offrait

moins de difficultés peut-être que l'invasion de l'Irlande.

Pendant qu'une vague inquiétude tenait sur les deux rives de la Manche les esprits en suspens, Calder et Villeneuve se rencontraient à cinquante lieues au large du cap Finistère. Le 22 juillet, ils en venaient aux mains, et Calder nous enlevait, à la faveur de la brume, deux vaisseaux espagnols, *le Firme* et *le San-Rafaël*[1]. Séparés par la nuit, les deux amiraux montrèrent le lendemain la même

[1] Le combat qui eut lieu à la hauteur du cap Finistère entre les quinze vaisseaux de l'amiral Calder et les vingt vaisseaux de l'armée combinée fut une véritable échauffourée. L'opinion publique, faisant allusion au nombre des vaisseaux engagés et au brouillard épais qui ne cessa d'envelopper les deux escadres, caractérisa cette action douteuse par un jeu de mots. Le combat du 22 juillet 1805 fut appelé le *combat des Quinze-Vingts*. Après avoir étudié avec un soin particulier cette délicate question, je n'oserais mettre en doute que l'amiral Villeneuve, en se résignant à marcher dans un ordre moins compacte et moins régulier, n'eût pu, le 23 juillet au matin, renouveler le combat et disputer à l'amiral Calder la possession du *Firme* et du *San-Rafaël*. Cette opinion a été exprimée par la grande majorité des officiers espagnols et par plusieurs officiers français. Cependant, il faut dire que le rapport de l'amiral Gravina ne contient pas la plus légère allusion à la possibilité d'amener un second engagement que l'ennemi s'efforçait d'éviter. En lisant cet honnête et calme récit, on ne soupçonnerait certes pas l'extrême irritation que la capture de deux de leurs vaisseaux emmenés par l'ennemi sous les yeux de l'amiral français devait inspirer à nos alliés. Ce n'est donc pas sans dessein que j'emprunte au rapport de l'a-

indécision, la même répugnance à renouveler le combat. Calder, que Collingwood nous a peint dé-

miral Gravina plutôt qu'à toute autre relation les détails qui suivent :

L'armée combinée se trouvait le 22 juillet à 25 lieues environ dans le N.-O. du cap Finistère. Elle faisait route à l'E. 1/4 S.-E., formée sur trois colonnes avec des vents d'O.-N.-O., l'horizon chargé d'une brume très-épaisse. A midi, les chasseurs signalèrent l'ennemi dans le N.-N.-E. L'armée combinée passa immédiatement de l'ordre des trois colonnes à la ligne de bataille bâbord amures, gouvernant par conséquent au nord et rangée dans l'ordre suivant : *l'Argonauta* portant le pavillon de l'amiral Gravina en tête de la ligne, *le Terrible, l'España, l'America, le San-Rafaël, le Firme, le Pluton, le Montblanc, l'Atlas, le Berwick, le Neptune, le Bucentaure* portant le pavillon de l'amiral Villeneuve, *le Formidable, l'Intrépide, le Scipion, le Swiftsure, l'Indomptable, l'Aigle, l'Algésiras* et *l'Achille*. L'ennemi venant du N.-N.-E., aux amures opposées, paraissait avoir l'intention de doubler notre arrière-garde et de la mettre entre deux feux. Villeneuve fit signal à l'armée combinée de virer lof pour lof par la contremarche. Gravina, comprenant l'importance et l'urgence de cette évolution, ne voulut pas attendre pour la commencer le signal d'exécution. Dès qu'il eut laissé arriver, l'armée marchant dans ses eaux se reploya successivement vers l'arrière-garde. A cinq heures moins un quart, *l'Argonauta* se trouvait par le travers de *l'Achille*, interposé entre ce vaisseau et l'avant-garde ennemie. L'épaisseur de la brume avait jusqu'alors dérobé aux vaisseaux anglais la connaissance du mouvement exécuté par l'armée combinée. Quand *l'Argonauta*, après avoir dépassé *l'Achille*, serra le vent, l'avant-garde anglaise le serra aussi, et un vigoureux combat s'engagea dès lors à demi-portée de canon entre les six vaisseaux espagnols et l'escadre de l'amiral Calder; successivement

voré d'anxiété devant le Ferrol, fléchissant, comme Villeneuve, sous le poids de la responsabilité,

l'action s'étendit jusqu'au centre de notre ligne. La brume était tellement intense que, malgré la faible distance à laquelle on combattait, les vaisseaux espagnols cessaient souvent d'apercevoir l'ennemi qu'ils avaient par leur travers. L'engagement se prolongea ainsi jusqu'à neuf heures du soir. Les Anglais se souventèrent peu à peu, abandonnant les premiers le champ de bataille, et l'*Argonauta* mit en panne.

Le lendemain au point du jour, Gravina s'aperçut qu'il lui manquait deux des vaisseaux de son escadre, *le Firme* et *le San-Rafaël*. Il apprit quelques jours plus tard, par le capitaine Cosmao, du vaisseau français *le Pluton*, matelot d'arrière du *Firme*, que ce vaisseau et *le San-Rafaël* étaient tombés sous le vent après avoir perdu une partie de leur mâture, et que *le Pluton* avait vainement essayé de les secourir. L'ennemi était en vue et courait au bord opposé, vers le nord. L'armée combinée vira immédiatement, et, après avoir rectifié sa ligne, se mit à la poursuite de l'escadre anglaise qui avait à la remorque trois vaisseaux désemparés, et ne présentait plus en ligne que treize vaisseaux, dont un démâté de son petit mât de hune. L'armée combinée continua la chasse pendant toute la journée du 23 juillet, mais ce fut sans succès, l'ennemi manœuvrant de son côté pour éviter une seconde rencontre. Il en fut de même le 24. En passant au N.-E., la brise avait tourné à l'avantage de l'ennemi. Au point du jour, l'escadre anglaise fut aperçue au vent de l'armée combinée, faisant route sous toutes voiles, bâbord amures. Le 25 au matin, le vent, toujours au N.-E., avait beaucoup fraîchi, la mer était devenue très-grosse et l'ennemi avait disparu. Dans la journée, l'armée combinée reconnut le cap Finistère, restant à l'est du monde. Dans cette situation, le vent était contraire pour gagner le Ferrol. Plusieurs vaisseaux français n'avaient plus que six jours d'eau, on comptait dans l'escadre plus de

Calder comprit mal son devoir en cette circonstance. Content d'un médiocre avantage, il laissa notre armée libre de sa manœuvre et cessa de s'opposer à une jonction qu'il avait l'ordre de prévenir. Quant à Villeneuve, moins que Calder encore il eût dû accepter comme définitive cette première épreuve. Ses vaisseaux se montraient pleins d'ardeur; ils s'étaient battus avec un enthousiasme et un entraînement qui rappelaient les plus glorieux temps de notre marine. Le brave capitaine de Péronne avait été tué sur *l'Intrépide* au moment où il couvrait de son vaisseau l'intervalle par lequel LE WINDSOR-CASTLE allait se jeter dans la ligne; le capitaine Rolland avait été blessé sur son banc de quart, en conduisant *l'Atlas* au plus épais du feu; l'héroïque commandant du *Pluton*, le capitaine Cosmao avait deux fois, au milieu de l'action, dégagé les vaisseaux espagnols que l'ennemi avait entourés. L'ardeur et la confiance de ces braves

1 300 malades ou blessés. On prit le parti d'aller relâcher à Vigo pour s'y procurer les secours nécessaires.

« *Si l'escadre anglaise a manœuvré pour éviter un nouvel engagement,* ajoute l'amiral Gravina, je l'attribue aux avaries que cette escadre a éprouvées pendant le combat; car l'inégalité de force des deux armées était certainement balancée par l'échantillon des vaisseaux. Nous n'avions de notre côté aucun trois-ponts, et de plus, nous étions obligés de mettre en ligne deux petits vaisseaux de 64 canons. »

(*Combat de Trafalgar*, par D. Manuel Marliani; Madrid, 1850).

officiers auraient dû pénétrer jusqu'au cœur de leur chef; les Anglais d'ailleurs, pour la première fois, se tenaient sur la défensive. Jamais chance plus belle de livrer un combat heureux ne s'était offerte à un amiral; cette chance, Villeneuve l'eût saisie peut-être sans ces fatales doctrines qui pendant vingt ans ont ouvert la porte à tant de faiblesses : il la sacrifia de son propre aveu *à l'espoir d'accomplir sa mission.* Jusqu'au 25 juillet, il essaya de gagner le Ferrol; rebuté par trois jours de lutte inutile, il laissa enfin arriver sur Vigo et entra dans ce port pour y réparer ses avaries.

CHAPITRE XI.

Jonction de la flotte combinée avec l'escadre du Ferrol. Entrée de Villeneuve dans Cadix.

Un premier pas était fait; la flotte de Villeneuve était revenue des Antilles en Europe. De Vigo, Villeneuve écrivit à l'amiral Decrès :

« Si, comme je devais l'espérer, lui dit-il, j'eusse fait un trajet prompt de la Martinique au Ferrol, que j'eusse trouvé l'amiral Calder avec 6 vaisseaux ou au plus 9, que je l'eusse battu, et après avoir rallié l'escadre combinée, ayant encore un mois et demi de vivres et de l'eau, j'eusse fait ma jonction à Brest et donné cours à la grande expédition, *je serais le premier homme de France.* Eh bien! tout cela devait arriver, je ne dis pas avec une escadre excellente voilière, mais même avec des vaisseaux très-ordinaires. J'ai éprouvé dix-neuf jours de vents contraires; la division espagnole et *l'Atlas* me faisaient arriver tous les matins de quatre lieues, quoique la plupart des vaisseaux fussent la nuit sans voiles. Deux coups de vent de nord-est nous ont avariés, parce que nous avons de mauvais mâts, de mauvaises voiles et de mauvais gréements, de mauvais officiers et de mauvais matelots. Nos équipages tombent malades; l'ennemi a été averti. Il s'est renforcé; il a osé venir nous attaquer

avec des forces numériquement bien inférieures : le temps l'a servi. Peu exercé aux combats et aux manœuvres d'escadre, chaque capitaine, dans la brume, n'a suivi d'autre règle que de suivre son matelot d'avant, et *nous voici la fable de l'Europe.* »

Les plaintes de l'amiral Villeneuve étaient en partie fondées; malheureusement la clairvoyance d'un homme irrésolu ne vaut pas, dans la plupart des affaires de ce monde, l'aveuglement d'un homme énergique. Si Villeneuve, convaincu que de mauvais vaisseaux ne sont qu'un embarras, eût pris sur lui de servir les desseins de l'Empereur au risque d'encourir son déplaisir, s'il eût laissé la division espagnole, à l'exception de *l'Argonauta*, dans le port de la Havane, il eût probablement combattu avec avantage Calder devant le Ferrol; mais ces doléances qui ne remédiaient à rien, ce découragement qui, loin d'avoir l'assurance d'une conviction éclairée, semblait toujours prêt à se démentir ou à se condamner, ces élans d'un instant et ces brusques retours, ce fonds inaltérable de bravoure et d'honneur à côté de cette puérile faiblesse, tout cela montrait l'homme déjà marqué du sceau de la fatalité.

Notre escadre mettait à profit la relâche de Vigo; elle y trouvait de l'eau, des vivres frais, et se préparait avec activité à reprendre la mer. Nelson, plus actif encore, avait mouillé le 22 juillet dans

la baie de Tétouan, et en était reparti le 23 pour aller se joindre à l'armée de Cornwallis. Les vents de nord-est, qui l'arrêtèrent sous le cap Saint-Vincent, ramenèrent en même temps Calder devant le Ferrol. Villeneuve se trouvait ainsi placé entre deux escadres anglaises. Il crut devoir laisser à Vigo un vaisseau français, *l'Atlas*, qui avait à réparer de glorieuses avaries reçues dans le combat du 22 juillet, deux vaisseaux espagnols, *l'America* et *l'España*, de 64, les plus mauvais marcheurs de l'escadre, et saisit habilement l'instant favorable pour passer entre les croisières ennemies dont on lui annonçait de tous côtés la présence. Un fort vent du sud-ouest poussa Calder au large et conduisit notre armée de la baie de Vigo au mouillage de la Corogne. Une partie de l'escadre entra au Ferrol et y rallia 5 vaisseaux français et 10 vaisseaux espagnols. Cette jonction remplit de joie le brave amiral Gravina. « Quand, au premier vent d'est, écrivit-il à l'amiral Decrès, la flotte ennemie, forte de 14 vaisseaux, s'approchera du Ferrol, elle sera bien étonnée... La route du cap Finistère à ce port, bloquée par des forces ennemies considérables, était difficile et périlleuse; mais mon respectable collègue a tenté cette entreprise et l'a exécutée avec beaucoup de tact, de sagesse *et de hardiesse*... Il a très-bien réussi. » Cette loyale affection reposait l'âme de Villeneuve et le consolait des fâcheuses rumeurs qui arrivaient souvent jus-

qu'à ses oreilles. « Je n'ai qu'à me louer de l'amiral Gravina, écrivait-il à l'amiral Decrès ; lui seul apprécie ma position et se montre vraiment mon ami. » Le général Lauriston, placé près de lui pour le soutenir, semblait au contraire irriter ses chagrins. Tout dévoué au succès de cette campagne dont il possédait le secret, plein de feu et d'énergie, cet ardent aide de camp de l'Empereur ne pouvait s'empêcher de déplorer l'abattement de Villeneuve. Villeneuve à son tour, aigri par les mécomptes de cette campagne, accusait hautement Lauriston de méconnaître des difficultés qu'il était incapable d'apprécier.

C'est dans cet état d'esprit que l'amiral français arrivait à la Corogne. Malgré quelques fautes, malgré cette anxiété mal dissimulée qui le dévorait, il avait jusque-là rempli les intentions de l'Empereur. 29 vaisseaux français et espagnols se trouvaient réunis sous son pavillon : il ne lui restait plus qu'à se porter devant Brest ; mais c'était là pénétrer au cœur des croisières anglaises, et Villeneuve, au moment décisif, sentit faiblir son courage. « Connaissez, monseigneur, toutes mes sollicitudes, écrivit-il le 11 août à l'amiral Decrès. Je vais prendre la mer avec 2 vaisseaux infestés de maladies, *l'Achille* et *l'Algésiras. L'Indomptable* n'est pas mieux ; il a en outre perdu du monde par la désertion. *On me menace de la réunion de Calder et de Nelson*... Nos forces, qui devaient être de 34

vaisseaux, seront tout au plus de 28 ou de 29; celles des ennemis, plus réunies qu'elles n'ont jamais été, *ne me laissent guère d'autre parti que de gagner Cadix.* »

Malgré la formidable coalition que Pitt armait en ce moment contre la France, l'Empereur attendait encore Villeneuve. Qui de nous aujourd'hui n'a partagé les émotions de cette sublime attente? Qui de nous, quand l'illustre historien de cette grande époque nous tenait suspendus au charme de son récit, n'a suivi ce profond regard tourné vers l'occident, n'a cru voir un instant blanchir à l'horizon les 50 voiles qui devaient porter les destinées du monde? « Partez, écrivait l'Empereur à Villeneuve; 150 000 hommes, un équipage complet, sont embarqués à Boulogne, Étaples, Vimereux et Ambleteuse sur 2 000 bâtiments de la flottille, qui, en dépit des croisières anglaises, ne forment qu'une ligne d'embossage dans toutes les rades, depuis Étaples jusqu'au cap Grisnez. *Votre seul passage nous rend, sans chances, maîtres de l'Angleterre.* » Cœur généreux, caractère apathique, peu avide de cette « grande gloire qui prolonge la mémoire des hommes au delà de la durée des siècles [1], » Villeneuve pouvait s'élever, si l'on suspectait son courage, jusqu'à l'héroïsme le plus désespéré : rien au monde n'eût éveillé chez lui

[1] Le premier consul au général Decaen, mars 1803.

cette ardente confiance que lui demandait l'Empereur. Il s'était engagé trop légèrement peut-être dans une entreprise délicate. C'était déjà en compromettre le succès que vouloir s'arrêter aux dangers de la route. Villeneuve, d'un œil inquiet, en sondait incessamment les précipices. *Poltron de tête et non de cœur*[1], comme l'illustre amiral qui livra la bataille de la Hougue, il marchait en tremblant dans ce sentier étroit, au bout duquel il apercevait moins un royaume à conquérir qu'une marine renaissante à sacrifier. Sa conscience réclamait en secret contre ces imprudences, et son âme se sentait émue pour la fortune du pays.

Moins préoccupé du péril et toujours prêt à se dévouer, Gravina *pensait cependant comme Villeneuve.*

« Je suis très-reconnaissant de la confiance et des marques d'honneur dont Sa Majesté Impériale et Royale veut bien me combler (écrivait ce brave amiral, le 3 août 1805, à l'amiral Decrès). Le plan d'opérations que vous m'avez fait connaître ne pouvait être mieux conçu. Il était divin.... Mais voici aujourd'hui soixante jours que nous sommes partis de la Martinique.... Les Anglais ont eu le temps de renforcer leur escadre du Ferrol. Tout cela, selon moi, a pu déconcerter un si beau plan. L'ennemi connaît à présent nos forces. La saison lui est favorable, et, en sortant d'ici, nous devons nous attendre

[1] C'est ainsi que Seignelai appelait le maréchal de Tourville.

à être attaqués. Après ce combat, l'ennemi enverra quelques avisos avertir l'escadre de Brest. Il nous fera suivre et guetter, afin de nous obliger à combattre de nouveau avant d'atterrir sur Brest. Ainsi se trouvera détruit le plan de la campagne. Ce plan eût réussi sans doute si nous fussions arrivés promptement au Ferrol. J'ai fait savoir d'ailleurs à l'amiral Villeneuve que je suis prêt à partir au premier signal. »

Pendant que Villeneuve hésitait encore sur la route qu'il devait prendre, les escadres ennemies étaient en mouvement sur tous les points du golfe. Le contre-amiral Stirling, rappelé devant Rochefort, trouvait ce port vide. La division Missiessy, alors commandée par le capitaine Lallemand, en était sortie depuis plusieurs jours et cherchait à opérer sa jonction avec l'amiral Villeneuve. Calder, auquel il ne restait plus que 9 vaisseaux, envoyait reconnaître, le 9 août, le Ferrol et la Corogne, où le capitaine Durham comptait 29 vaisseaux français et espagnols, et ralliait, le 14 août, sous Ouessant, l'amiral Cornwallis. Le lendemain, Nelson arrivait aussi à la tête de 10 vaisseaux, en laissait 8 devant Brest, et faisait route pour Portsmouth avec LE SUPERB et LE VICTORY. Quand bien même la flotte combinée eût été augmentée de la division du capitaine Lallemand, elle n'eût point eu l'avantage du nombre sur l'armée que possédait en ce moment Cornwallis; mais par un excès de confiance ou d'agitation qui eût pu lui devenir funeste,

par une insigne bêtise, écrivait l'Empereur, Cornwallis faisait à l'instant deux parts égales de sa flotte. De ses 35 vaisseaux, il en gardait 17 pour surveiller Gantheaume, et expédiait les 18 autres, sous l'amiral Calder, à l'entrée du Ferrol.

La jonction que redoutait Villeneuve s'était donc opérée comme il l'avait prévu. Si la flotte combinée, mouillée depuis le 2 août au Ferrol, n'eût point été servie par la lenteur même de ses mouvements, si elle fût venue se jeter au milieu des 35 vaisseaux de Cornwallis, on peut douter encore, après ce qui s'est passé à Trafalgar, que cette flotte, en se faisant détruire, eût assez maltraité les vaisseaux ennemis pour assurer du moins la sortie de l'amiral Gantheaume. Si Villeneuve, au contraire, ainsi que l'Empereur irrité prit soin de le faire remarquer à l'amiral Decrès, eût rallié à Vigo la division Lallemand, qui mouilla le 16 août dans ce port, il aurait eu la chance, en se portant sur Brest, de se croiser sans le rencontrer avec l'amiral Calder, et de surprendre à la tête de 33 vaisseaux les 18 vaisseaux de Cornwallis sous Ouessant [1]. Il est plus probable cependant que Calder, qui reparut le 20 août devant le Ferrol, eût été informé par les croiseurs anglais ou par les bâtiments neutres des mouvements de l'amiral Villeneuve. A cette

[1] Lettre de l'Empereur à l'amiral Decrès au camp impérial de Boulogne, 31 août 1805.

nouvelle, Calder fût sans doute revenu brusquement sur ses pas et eût de nouveau rallié Cornwallis, ou, comme Nelson l'eût certainement fait à sa place, il eût poursuivi et harcelé l'armée combinée jusqu'aux atterrages. Dans ces deux cas, les craintes de Villeneuve et de Gravina se seraient infailliblement réalisées. La jonction de Villeneuve et de Gantheaume se fût-elle, malgré tant de chances contraires, opérée sans combat, 55 vaisseaux eussent-ils été réunis devant Brest, qu'il restait encore à conduire ces vaisseaux dans la Manche. 35 vaisseaux anglais, auxquels fussent venus peut-être s'ajouter de nouveaux renforts, auraient-ils essayé de nous disputer le passage? A portée de leurs rades et de leurs arsenaux, dans cette mer où Cherbourg n'offrait encore à nos flottes qu'un insuffisant abri, ces vaisseaux, pleins de confiance et formés par deux années de croisière, auraient-ils attaqué avec avantage une armée peu faite aux manœuvres d'ensemble, et que des vents variables, des courants violents et irréguliers, des nuits déjà longues, auraient probablement empêchée de se concentrer? Pour Villeneuve, malheureusement, ces questions n'étaient plus douteuses.

Le 11 août, cet amiral appareillait de la Corogne avec une jolie brise d'est, se portait d'abord au large dans l'espoir de rencontrer l'escadre de Rochefort, et, le 13 août, faisant route au nord-ouest, se trouvait dans l'après-midi à la hauteur du cap

Ortegal, où les frégates LA NAÏAD et L'IRIS avaient été laissées par Calder pour l'observer. Le lendemain, le vent passa au nord-est. Les frégates anglaises que Villeneuve avait fait chasser avaient disparu; mais trois voiles inconnues se montraient encore sous le vent. Deux d'entre elles étaient des bâtiments anglais : le vaisseau LE DRAGON et la frégate LE PHOENIX. La troisième était la frégate française *la Didon*, détachée du Ferrol à la recherche du capitaine Lallemand et capturée le 10 août par LE PHOENIX. Un navire danois, interrogé par une de nos frégates, déclara que ces trois voiles précédaient une flotte de 25 vaisseaux anglais. Cette nouvelle était sans fondement, car l'amiral Calder n'avait pas encore quitté Cornwallis; mais Villeneuve n'attendait qu'un prétexte pour faire route vers Cadix. Changeant tout à coup de direction, il mit le cap au sud, prolongea hors de vue la côte de Portugal, vint atterrir le 18 août sur le cap Saint-Vincent, où il s'empara de quelques bâtiments marchands, et le 20 août entra dans Cadix, après avoir poursuivi sans succès les trois vaisseaux qui bloquaient ce port sous les ordres de Collingwood.

Du moment que la jonction des escadres françaises n'avait pu s'opérer à la Martinique; du moment que Nelson s'était mis sur la trace de Villeneuve, c'était là le dénoûment naturel de la campagne des Antilles. Tout autre que l'Empereur eût abandonné cette trame rompue; mais lui, par un

suprême effort, déjà menacé par l'Europe en armes, il voulut ressaisir l'Angleterre qui lui échappait et amener encore Villeneuve devant Brest. Quand l'entrée de l'armée combinée dans Cadix renversa ses dernières espérances, l'Empereur ne s'en prit qu'à Villeneuve. Il l'accusa de manquer de résolution et de calomnier ses vaisseaux. Villeneuve, en effet, par ses dispositions chagrines, était peu propre à cette expédition; mais il fut moins coupable qu'on n'est généralement disposé à le croire : en associant aux opérations de son escadre les vaisseaux espagnols, l'Empereur lui con fia une tâche plus difficile que celle qu'il avait fait accepter à Latouche-Tréville. Quelques mois plus tard, quand, poussé à bout, cédant, pour ainsi dire, à l'emportement de son génie, il en appela de l'indécision de Villeneuve à l'intrépidité de nos marins, quand, au lieu de chercher à tourner la marine anglaise, il voulut la faire aborder de front par nos escadres, il revint ce jour-là au véritable principe de toute guerre maritime; mais il oublia (ce fut un malheureux oubli) quels vaisseaux étaient alors enfermés dans Cadix.

CHAPITRE XII.

Villeneuve à Cadix.

Le jour où la violence du cabinet britannique jeta l'Espagne dans notre alliance, toutes les sources où puisaient les ministres de Charles IV se trouvèrent à la fois taries. Jusque-là, les subsides des colonies, les revenus des douanes, le produit des mines du Mexique et de l'Amérique du Sud, avaient suppléé à l'impôt foncier inconnu en Espagne, et couvert d'une apparence de prospérité la profonde misère de cette malheureuse monarchie; mais quand les croiseurs anglais eurent fermé les ports de la Péninsule au commerce maritime et aux trésors du nouveau monde, la détresse du gouvernement espagnol apparut dans toute sa nudité. Au mois d'octobre 1805, les vieux souverains n'avaient déjà plus *un écu pour se faire charroyer du palais de Saint-Ildefonse à l'Escurial*[1]. Une affreuse disette, suivie de la fièvre jaune, qui ravagea principalement les côtes de l'Andalousie et du royaume de Murcie, avait décimé la popu-

[1] Lettre du général Beurnonville à l'amiral Decrès.

lation du littoral; les magasins et les arsenaux étaient épuisés, les caisses publiques entièrement vides, le ministère perdu dans l'opinion du pays. C'est à ce pays ruiné qu'un allié tout-puissant demandait une flotte auxiliaire, le complément du subside annuel consenti par l'Espagne au temps de sa neutralité, et l'extraction de 5 millions de piastres destinées à faciliter la circulation du numéraire en France. Le prince de la Paix, que notre ambassadeur se vantait de faire marcher la *gaule à la main*, avait tout accordé. En moins de six mois, il avait tiré du néant 29 vaisseaux de ligne[1], et si les arsenaux eussent été moins dépourvus de matériaux, le général Beurnonville n'eût point laissé

[1] Liste des vaisseaux armés par l'Espagne, du mois de mars au mois de septembre 1805 :

A CADIX.		AU FERROL.		A CARTHAGÈNE.	
NOMS.	CANONS.	NOMS.	CANONS.	NOMS.	CANONS.
Santisima-Trinidad	140	Principe de Asturias	110	Rayna	112
Santa-Ana	112	Neptuno	80	Real Carlos	112
Rayo	100	San-Juan Nepomuceno	74	El Paulo	74
Argonauta	80	San-Ildefonso	74	Joaquin	74
San-Rafaël	80	San-Agustin	74	Asia	74
Terrible	74	San-Justo	74	Guerrero	80
Firme	74	Monarca	74	San-Pablo	80
Bahama	74	Montañez	74	San-Ramon	64
Glorioso	74	San-Leandro	64		
America	64	San-Francisco de Asis	64		
España	64				
11 vaisseaux.		10 vaisseaux.		8 vaisseaux.	

Total général. . . 29 vaisseaux.

dans les ports d'Espagne *une seule barque qui ne fût armée* [1]. Ainsi, grâce à la soumission du ministre, grâce à l'activité de l'ambassadeur français, on avait vu Gravina suivre l'escadre de Toulon aux Antilles avec 6 vaisseaux, en rallier 9 au Ferrol, et en trouver 4 autres prêts à prendre la mer à Cadix. Mahon et les principaux ports avaient été mis en état de défense; des chaloupes canonnières croisaient sur toute la côte, et, dans Carthagène, le contre-amiral Salcedo comptait, au mois de juillet, 8 vaisseaux sous ses ordres. Obtenus d'un grand élan national ou du concours spontané d'un gouvernement généreux, ces prodigieux efforts auraient pu mettre en péril la puissance anglaise : arrachés au dévouement pusillanime d'un ministre impopulaire, ils n'avaient fait que préparer, par une fausse confiance en des forces chimériques, un épouvantable revers.

Tout fléchissait alors sous la volonté impériale, et Godoy, moins qu'un autre, était en état de s'y soustraire; mais, pendant qu'on usait sans ménagement de sa docilité, on oubliait que derrière ce favori se trouvait un peuple fier et ombrageux, plus attristé de ces humiliations qu'il ne l'eût été de la défaite de Gravina et de Villeneuve. On avait ainsi réuni la marine espagnole à la nôtre; le cœur des Espagnols n'était déjà plus avec nous. Les pre-

[1] Lettre du général Beurnonville à l'amiral Decrès.

miers symptômes de cette sourde irritation ne tardèrent point à se trahir, quand Villeneuve fut entré à Cadix. Ses vaisseaux manquaient de vivres et surtout de munitions. Le prince de la Paix expédia sur-le-champ l'ordre de mettre à la disposition de l'amiral toutes les ressources des magasins de la Caraque; l'intendant de la marine à Cadix et le commandant de l'artillerie refusèrent d'obéir à ces instructions : ils déclarèrent qu'aucun objet ne sortirait des magasins confiés à leur surveillance, si l'amiral n'en faisait déposer le montant dans leurs caisses, *non point en traites sur Paris ou en papier-monnaie, mais en argent effectif.* Quand de pareilles difficultés arrivaient à la connaissance du général Beurnonville, il volait chez le prince de la Paix et obtenait sans peine de nouveaux ordres; mais les résistances renaissaient à chaque pas et le temps se consumait en funestes lenteurs. Les officiers espagnols eux-mêmes, qui, avant le combat du 22 juillet, avaient semblé partager l'ardeur de l'amiral Gravina, témoignaient, depuis cette malheureuse affaire, un profond découragement. On les entendait parler avec amertume de ces deux vaisseaux sacrifiés, qu'une flotte de 18 vaisseaux, dont 14 français, auxquels il ne manquait ni un mât ni une vergue, avait laissé honteusement emmener par 14 vaisseaux anglais. Cet abandon, disaient-ils, n'avait rien qui pût les surprendre : ils auraient dû le prévoir le jour où Villeneuve

avait laissé l'escadre espagnole en arrière pour arriver plus rapidement à la Martinique [1].

Ces accusations injurieuses retombaient comme un poids insupportable sur le cœur de nos marins et provoquaient de leur part des murmures qui blessaient profondément l'amiral Villeneuve. Sans force contre de pareils reproches, dévoré de soucis, tourmenté en outre par de violentes coliques bilieuses, Villeneuve se laissait aller au plus complet abattement et maudissait le jour où il avait entrepris une fatale campagne [2]. Cette fâcheuse disposition qui se manifestait dans toutes les dépêches du malheureux amiral ajoutait encore au mécontentement de l'Empereur. Trahi par une chance inattendue dans le plus beau projet

[1] Des lettres attribuées à des officiers de l'escadre de l'amiral Gravina circulèrent à cette époque dans Cadix et donnèrent lieu à une correspondance très-vive entre notre consul général M. Le Roy et le capitaine général marquis de La Solana.

[2] « Il m'est tombé entre les mains, écrivait-il à l'amiral Decrès, une lettre du capitaine du vaisseau LE QUEEN, adressée à un des commissaires de l'amirauté, dans laquelle il lui dit « qu'ils bloquent avec 4 vaisseaux les 7 qui sont à Carthagène, et que, s'ils sortent, ils espèrent en rendre bon compte *en les attaquant de nuit ou par un vent bon frais.* » Et je ne doute pas qu'une attaque de ce genre n'eût le succès le plus certain, parce que dans l'état où nous sommes par défaut d'expérience de mer de nos officiers et matelots, défaut d'expérience de la guerre de nos capitaines commandants, défaut d'ensemble dans le tout, au moindre incident de nuit, tout n'est que désordre et confusion. »

qui eût occupé son génie, ce dernier appréciait sévèrement la retraite de la flotte combinée à Cadix. Il voyait dans cette résolution bien moins un calcul qu'une terreur panique, et reprochait d'autant plus durement à Villeneuve « ce sentiment confus de découragement et d'abandon, » que nul sentiment, comme l'écrivait l'amiral Decrès, « n'était plus étranger à sa grande âme et ne l'affectait plus désagréablement chez les autres. » L'armée de Boulogne était déjà en marche pour l'Allemagne, et l'expédition d'Angleterre se trouvait indéfiniment ajournée; mais l'Empereur, en renonçant pour le moment à l'idée d'appeler ses vaisseaux dans la Manche, voulait que son pavillon et celui de ses alliés dominassent sur toutes les côtes de l'Andalousie et dans le détroit de Gibraltar. Il calculait qu'il devait y avoir près de 36 vaisseaux réunis à Cadix, et regardait comme impossible que l'ennemi eût déjà rassemblé des forces aussi considérables dans ces parages. La flotte combinée devait donc s'approvisionner de six mois de vivres dans le plus court délai et se mettre en état de prendre la mer. L'Empereur prescrivait à Villeneuve, dès que la flotte serait ainsi ravitaillée, d'assurer la jonction des 8 vaisseaux mouillés à Carthagène; ces vaisseaux, plus d'une fois, avaient mis sous voiles pour se rendre à Cadix, mais ils en avaient été empêchés par la crainte de rencontrer, à la sortie du détroit, une escadre anglaise.

« L'intention de l'Empereur (écrivait l'amiral Decrès à Villeneuve, en lui envoyant ces nouvelles instructions) est de chercher dans les rangs, quelque place qu'ils y occupent, les officiers les plus propres à des commandements supérieurs; et ce qu'il exige par-dessus tout, c'est une noble ambition des honneurs, l'amour de la gloire, un caractère décidé et un courage sans bornes. Sa Majesté veut éteindre cette circonspection qu'elle reproche à sa marine, ce système de défensive qui tue l'audace et qui double celle de l'ennemi. Cette audace, elle la veut dans tous ses amiraux, ses capitaines, officiers et marins, et, quelle qu'en soit l'issue, elle promet sa considération et ses grâces à ceux qui sauront la porter à l'excès. Ne pas hésiter à attaquer des forces inférieures ou égales même, et avoir avec elles des combats d'extermination, voilà ce que veut Sa Majesté. Elle compte pour rien la perte de ses vaisseaux, si elle les perd avec gloire. Elle ne veut plus que ses escadres soient bloquées par un ennemi inférieur, et, s'il se présente de cette manière devant Cadix, elle vous recommande et vous ordonne de ne pas hésiter à l'attaquer. L'Empereur vous prescrit de tout faire pour inspirer ces sentiments à tous ceux qui sont sous vos ordres, par vos actions, vos discours, et par tout ce qui peut élever les cœurs. Rien ne doit être négligé à cet égard; sorties fréquentes, encouragements de toute espèce, actions hasardeuses, ordres du jour qui portent à l'enthousiasme (et Sa Majesté veut qu'on les multiplie et que vous m'en fassiez l'envoi régulier), tout doit être employé pour animer et exalter le courage de nos marins. Sa Majesté veut leur ouvrir toutes les portes des honneurs et des grâces, et ils seront le prix de tout ce qui sera tenté d'éclatant. Elle se plaît

à penser que vous serez le premier à le recueillir, et, quels que soient les reproches qu'elle m'a ordonné de vous faire, il m'est flatteur de pouvoir vous dire en toute sincérité que sa bienveillance particulière et ses grâces les plus distinguées n'attendent que la première action d'éclat qui signalera votre courage. »

Cette dépêche, dont la source élevée se révèle à chaque pas, ce magnifique langage qui porta tant de fois l'enthousiasme dans nos rangs, font aisément comprendre comment Villeneuve livrait, un mois plus tard, la bataille de Trafalgar. L'Empereur reconnaissait enfin le danger de ces opérations sinueuses, de ces plans détournés dont un chef peut s'autoriser pour éviter la rencontre de l'ennemi; mais en revenant subitement à d'autres doctrines, en commandant à ses flottes de prendre l'offensive sans leur avoir donné les moyens de la soutenir, en demandant ainsi à l'amour de la gloire, à l'ardeur des combats, ce qu'il eût fallu obtenir de patients efforts et de bonnes institutions, l'Empereur, disons-le, sembla vouloir arracher la victoire par un effort désespéré plutôt que la disputer avec des chances égales. Il s'adressait malheureusement alors à un homme très-brave de sa personne, qui, dans l'abattement où il était tombé, était prêt à tout entreprendre pour laver la tache qu'on avait imprimée à son honneur. Avec des alliés mécontents, des vaisseaux dont quelques-uns voyaient la mer pour la première fois, des

officiers dont il avait perdu la confiance, des canonniers qui n'avaient jamais, pour la plupart, tiré un coup de canon à boulet, Villeneuve résolut, de guerre lasse, de jouer une de ces parties qui ébranlent, quand on les perd, les empires les mieux affermis.

CHAPITRE XIII.

Blocus de Cadix par Nelson et Collingwood.

Pendant que l'amiral français disputait à la détresse d'un arsenal épuisé et au mauvais vouloir des autorités espagnoles quelques misérables approvisionnements qui lui étaient indispensables, Collingwood avait repris sa croisière devant Cadix et recevait à chaque instant de nouveaux renforts. Le 22 août, le contre-amiral sir Richard Bickerton lui amenait 4 vaisseaux ; le 30, sir Robert Calder le ralliait avec l'escadre que lui avait confiée Cornwallis. Collingwood eut donc réuni 26 vaisseaux sous ses ordres avant que Villeneuve pût songer à reprendre la mer ; mais ce n'était point à Collingwood qu'était réservé l'honneur de cet important commandement. Son heureux rival venait de mouiller à Spithead, où le peuple alarmé l'avait accueilli comme un sauveur. Malgré cette ovation, rendue plus touchante encore par l'approche du danger, Nelson refusa de s'arrêter à Portsmouth et partit immédiatement pour Londres. Dans la matinée du 20 août, il se présentait à l'amirauté. Il trouva les ministres consternés du brusque

retour de Villeneuve et de la jonction que Calder n'avait pu prévenir. 11 vaisseaux ennemis étaient partis de Toulon; il s'en était trouvé 20 aux Antilles; on apprenait tout à coup qu'il y en avait 29 au Ferrol. En dépit des croisières anglaises, l'avalanche formidable grossissait toujours et semblait rouler déjà vers la Manche. Qu'arriverait-il si Calder avec ses 18 vaisseaux se trouvait encore une fois sur le passage de Villeneuve? « Calder, répondait Nelson, pourrait être battu; mais je vous garantis qu'après avoir remporté une pareille victoire, la flotte combinée ne serait plus à craindre pour cette année! »

Rassurée par la confiance de Nelson, l'amirauté ne put lui refuser quelques instants de repos. L'amiral en profita pour voler à Merton. Sir William était mort au commencement de l'année 1803, et, depuis cette époque, lady Hamilton habitait avec la jeune Horatia la charmante retraite qu'elle devait à la libéralité de son amant. Nelson oubliait, sous ces frais ombrages, les émotions de sa dernière campagne, quand le commandant de la frégate L'EURYALUS, le capitaine Blackwood, vint lui annoncer l'entrée de la flotte combinée à Cadix. Le lendemain, Nelson était à Londres et mettait son épée à la disposition de l'amirauté. Lord Barham le reçut à bras ouverts. «Choisissez, lui dit-il, les officiers qui doivent servir sous vos ordres. — Décidez-en vous-même, milord, répondit l'amiral,

le même esprit anime toute la marine, vous ne sauriez mal choisir. » Longtemps ingrat envers lord Nelson, le gouvernement anglais avait enfin appris à le traiter avec la distinction que méritaient ses éclatants services.. Lord Barham lui remit des pouvoirs illimités pour son commandement, qui devait s'étendre de la baie de Cadix jusqu'au fond de la Méditerranée, et voulut qu'il dictât lui-même à son secrétaire particulier les noms des bâtiments qu'il désirait ajouter à son escadre. Le 7 septembre, Nelson prit congé de l'amirauté. Il reparut à Merton et ne put s'en arracher cette fois sans un sinistre pressentiment. « J'ai beaucoup à perdre, dit-il, et peu à gagner. Je pouvais m'épargner de nouveaux hasards, mais j'ai voulu agir en honnête homme et servir fidèlement mon pays. » Le 14 septembre, encore ému d'une séparation douloureuse, il arrivait à Portsmouth et retrouvait toute sa force d'âme en montant à bord du VICTORY. Le 12, il était devant Cadix, après avoir rallié, à la hauteur de Plymouth, L'AJAX et LE THUNDERER. Deux vice-amiraux, Calder et Collingwood, deux contre-amiraux, Thomas Louis et le comte de Northesk, se rangèrent sous son pavillon ; mais des deux vice-amiraux, le moins ancien, Calder, devait rentrer en Angleterre pour y rendre compte de sa conduite ; Collingwood seul allait rester sous les ordres de Nelson.

A quoi tiennent souvent les plus grandes desti-

nées militaires ? Entré avant Nelson dans la marine, Collingwood, son aîné de huit ans, n'obtint cependant qu'après son brillant rival le brevet de lieutenant et le brevet de capitaine. Il n'en fallait pas davantage pour décider de l'avenir de ces deux hommes. Devancé dans le grade de capitaine, Collingwood ne pouvait plus paraître désormais qu'en sous-ordre à côté de Nelson. Simple et modeste, il resta longtemps dans l'ombre où la renommée du vainqueur d'Aboukir tenait ses rivaux éclipsés. Quand il en sortit, le temps des grandes batailles était passé. Aussi, après avoir assisté au combat du 13 prairial et à celui du cap Saint-Vincent, après avoir partagé avec Nelson l'honneur de son dernier triomphe, Collingwood, à peine sexagénaire, mais épuisé par cinquante années de service dont quarante-quatre s'étaient écoulées à la mer, s'éteignit en 1810 sans emporter dans la tombe une victoire qu'on pût appeler de son nom, une palme qui n'appartînt qu'à lui seul. Plus calme, plus résigné que Nelson, doué d'un sentiment moral infiniment plus élevé, il ne possédait point au même degré que le héros du Nil cette ardeur fiévreuse qui crée les occasions, violente les circonstances et saisirait au besoin *l'honneur noyé par les cheveux*. Collingwood et Nelson sont deux noms que l'histoire ne peut cependant séparer ; ce sont deux types qui se complètent. L'un est l'expression la plus élevée d'une marine supérieure,

l'autre est le génie exceptionnel qui entraîne dans des voies inconnues cette marine subjuguée par son ascendant. Étranger à tout sentiment d'envie, uniquement préoccupé de la crise périlleuse qui semblait menacer sa patrie, Collingwood descendit sans regret au second rang. Il promit à Nelson un concours souvent éprouvé, et se réjouit du surcroît d'honneur que promettait à la flotte anglaise la supériorité numérique de l'ennemi. « Le triste avantage du nombre, dit-il, n'engendre que la langueur; mais qui de nous ne sentirait s'éveiller son courage quand le salut de l'Angleterre semble aujourd'hui dépendre de nos efforts ? »

Ce n'était point une circonstance fortuite, le simple effet d'une surprise passagère qui avait produit cette apparente inégalité des deux flottes. 104 vaisseaux de ligne, constamment exposés à de rudes croisières, absorbaient les ressources des arsenaux anglais, et présentaient rarement une force effective supérieure à 72 vaisseaux; encore, sur ces 72 vaisseaux, 60 à peine se trouvaient-ils réunis en ce moment dans les mers de l'Europe. Dans les mêmes parages, l'Empereur était parvenu à en rassembler 65 : 21 à Brest, 5 au Texel, 34 à Cadix, 5 en croisière sous les ordres du capitaine Lallemand. L'amirauté, à bout d'expédients, obligée de recruter des matelots jusque sur les côtes de Portugal [1], promettait à Nelson de lui envoyer

[1] Lettre de Nelson au consul d'Angleterre à Lisbonne.

des renforts dès qu'elle le pourrait; en attendant, elle lui recommandait de la façon la plus pressante de garder sous son pavillon tous les vaisseaux qui pouvaient encore tenir la mer, et de ne renvoyer en Angleterre que les bâtiments complétement épuisés, qu'il y aurait danger à retenir plus longtemps éloignés du port. C'était sur un de ces bâtiments que l'amiral Calder, laissant à Nelson le vaisseau à trois ponts qu'il montait, devait prendre passage; mais Calder ne put supporter la pensée de quitter son vaisseau en présence de toute une flotte qu'il venait de conduire au feu. Généreux jusqu'à l'imprudence, Nelson respecta cette susceptibilité inopportune, et malgré les ordres formels de l'amirauté, peu de jours avant la sortie de l'ennemi, sir Robert Calder fit route pour Portsmouth sur LE PRINCE DE GALLES. Nelson le vit s'éloigner avec joie. Bien qu'à la veille d'une si grande bataille, il regretta peu le magnifique vaisseau dont il venait de faire le sacrifice, car l'humeur chagrine de Calder, l'abattement de ce malheureux officier, autrefois son rival, gênaient son âme expansive et semblaient jeter comme un reflet lugubre sur la joyeuse physionomie de la flotte.

« Voilà Calder parti, écrivit-il à Collingwood, et, en vérité, j'en suis enchanté.... Profitez donc de ce beau temps pour venir ce matin à bord du VICTORY. Je veux vous raconter tout ce que j'ai appris et causer un peu

avec vous.... En tout cas, nous avons toujours la aculté de communiquer ensemble à l'aide du télégraphe. Usez de ce moyen tant qu'il vous plaira; usez-en sans cérémonie. Tous les deux nous ne faisons qu'un; nous ne ferons jamais qu'un, je l'espère.... Je vous ai envoyé mon plan d'attaque; mais c'est uniquement, mon cher ami, pour vous bien faire connaître mes intentions. Quant à l'exécution, je m'en remets entièrement à votre jugement. Il ne peut se glisser entre nous, cher Collingwood, de mesquines rivalités. Nous n'avons qu'un objet en vue : anéantir la flotte ennemie et conquérir une glorieuse paix pour notre pays. Aucun homme au monde n'a plus de confiance dans un autre homme que je n'en ai en vous; aucun homme ne saurait faire valoir vos services avec plus d'empressement que votre bien vieil ami. — Nelson et Bronte. »

Une semblable union devait doubler les forces de la flotte anglaise, et, comme pour rendre son triomphe plus infaillible encore dans les rangs de cette puissante flotte, l'arrivée de Nelson produisait déjà l'effet accoutumé. « Les capitaines accourus à bord du Victory avaient paru oublier le rang de leur amiral pour mieux lui témoigner leur allégresse; » lui, fort de cette confiance, rapprochait avec soin les esprits, faisait taire toutes les vaines querelles qui divisent les escadres, et resserrait, pour ainsi dire, la trame de son armée avant de l'offrir à nos coups. Aussi, de tous côtés, dans la chambre des capitaines, comme dans le carré des

officiers, comme dans le poste des *midshipmen*, eût-on entendu répéter ce que le capitaine Duff écrivait à sa femme : « Ce Nelson est un si aimable et si excellent homme, un chef si agréable, que nous voudrions tous devancer ses désirs et prévenir ses ordres. »

Jamais ce dévouement n'avait été plus nécessaire, car Nelson s'était promis de frapper un grand coup. « J'y jouerai ma vie, » disait-il. Quelquefois, pendant qu'il roulait dans sa tête ses plans audacieux, il se prenait à regretter l'infériorité de ses forces ; « mais je ne suis point venu ici, écrivait-il, pour trouver des difficultés, je suis venu pour les surmonter. L'amirauté m'enverra un plus grand nombre de vaisseaux dès qu'elle le pourra... M. Pitt sait bien cependant que ce n'est point simplement une brillante victoire de 23 vaisseaux contre 36 qu'il faut à notre pays. Ce qu'il lui faut, c'est que cette flotte combinée *soit anéantie*. Il n'y a que les gros bataillons qui puissent *anéantir*. » Des renforts successifs portèrent enfin la flotte anglaise à 33 vaisseaux ; mais Nelson fut alors obligé d'envoyer six vaisseaux se ravitailler à Tétouan et à Gibraltar. « Vous nous renvoyez, milord (lui dit le contre-amiral Louis qu'il chargea du commandement de cette division), l'ennemi sortira pendant notre absence, et nous manquerons l'occasion de le combattre. » Il fallait bien pourtant, malgré les provisions qu'on rece-

vait sous voiles, se résoudre à ravitailler ainsi la flotte par détachements, ou se préparer à lever un jour le blocus pour conduire la flotte entière à Gibraltar. Prendre ce dernier parti, c'eût été permettre à Villeneuve de sortir de Cadix, et Nelson savait que l'Angleterre, tout émue encore des dangers qu'elle venait de courir, n'aurait point de pardon pour une pareille faute.

CHAPITRE XIV.

Instructions de Nelson et de Villeneuve à leurs escadres.

La réunion des forces anglaises à l'entrée de nos ports laissait le champ libre aux 5 vaisseaux partis de Rochefort. Cette escadre, composée de bâtiments de choix et dont la bonne fortune ne devait pas se démentir, s'était déjà emparée du vaisseau LE CALCUTTA et d'un convoi de baleiniers; elle avait failli capturer près d'Oporto le vaisseau L'AGAMENNON, avant que sir Richard Strachan, détaché avec 5 vaisseaux et 2 frégates à sa poursuite, eût pu réussir à se mettre sur sa trace. Le capitaine Lallemand, promu récemment au grade de contre-amiral par l'Empereur, pouvait donc entrer à Cadix aussi soudainement que le contre-amiral Salcedo, et cette double jonction eût porté en un instant l'armée combinée à 46 vaisseaux de ligne. En admettant que Nelson n'eût point alors de détachement à Gibraltar et que sir Richard Strachan, ainsi que le contre-amiral Knight, chargé du blocus de Carthagène, s'empressassent de rallier son pavillon, la flotte anglaise n'eût pu dépasser, malgré cette concentration de forces, le chiffre

encore inférieur de 40 vaisseaux. Nelson, pour tout prévoir, supposa ces diverses jonctions effectuées, et dressa son plan d'opérations sur la base la plus large qui pût se présenter.

« Je pense (dit-il à ses capitaines dans le *memorandum* qu'il leur adressa) qu'il est presque impossible de ranger une flotte de 40 vaisseaux en ligne. Les vents souvent variables dans ces parages, le temps presque toujours brumeux, mille circonstances imprévues nous exposeraient, si nous tentions cette manœuvre, à une perte de temps qui nous ferait manquer très-probablement l'occasion d'une affaire décisive. Au lieu d'avoir à passer d'un ordre à un autre en présence de l'ennemi, je veux que l'ordre de marche de l'armée puisse être en même temps l'ordre de combat. La flotte naviguera donc ordinairement sur deux colonnes. Si nous avons 40 vaisseaux, chaque colonne en contiendra 16, et les 8 meilleurs marcheurs, pris dans les vaisseaux à deux ponts, formeront une escadre détachée. Cette escadre, prête à se porter sur celle des deux colonnes que je lui désignerai par signal, pourra toujours former, s'il est nécessaire, une ligne de bataille de 24 vaisseaux. »

Après avoir partagé sa flotte en deux armées, Nelson songeait à livrer deux combats distincts : un combat offensif qu'il réservait à Collingwood, un combat défensif dont il voulait se charger lui-même. Pour atteindre ce but, il comptait couper la ligne de Villeneuve, qui se développerait probablement sur un espace de cinq à six milles, de

façon à la séparer en deux divisions, laisser alors à Collingwood l'avantage du nombre et supporter seul le poids de forces supérieures. Ainsi, la flotte anglaise étant composée de 40 vaisseaux, la flotte combinée de 46, Collingwood, avec 16 vaisseaux, devait attaquer 12 vaisseaux ennemis; Nelson, avec le reste de la flotte, devait contenir les 34 autres. Pour résister à la pression d'une telle masse de forces, ce dernier n'avait pas l'intention de rester inactif. Il voulait au contraire se jeter vers le centre sur les vaisseaux qui entoureraient le commandant en chef, isoler par ce mouvement l'amiral Villeneuve de son armée et l'empêcher de transmettre ses ordres à l'avant-garde. Tenir par sa manœuvre l'avant-garde en suspens, c'était gagner un temps précieux. Si cette partie de l'armée combinée hésitait à prendre spontanément une résolution énergique, si elle ne se portait au feu qu'après avoir inutilement attendu les signaux de l'amiral, les vaisseaux de Collingwood, plus nombreux d'un quart que leurs adversaires, auraient accablé l'arrière-garde avant que l'avant-garde eût pu tirer un seul coup de canon. La colonne de Collingwood n'aurait point sans doute achevé cette conquête « sans y perdre quelque mât ou quelque vergue; » l'effet moral qui suivrait un pareil triomphe compenserait au besoin de plus graves avaries, et 40 vaisseaux, de quelque prix qu'ils eussent payé un premier succès, n'au-

raient rien à craindre de 34 vaisseaux intacts, mais ébranlés par la défaite de leurs compagnons.

Tel fut l'esprit de ce *memorandum* si souvent commenté, si souvent célébré comme la dernière expression de la stratégie navale, comme le testament militaire du plus illustre amiral qu'ait produit l'Angleterre. On verra quelles modifications importantes lui firent subir sur le terrain la fougueuse impatience de Nelson et les circonstances toujours imprévues d'une affaire maritime. Ce qui doit appeler d'ailleurs nos méditations, c'est moins le côté stratégique que le côté moral de ce projet ingénieux, c'est moins cet habile partage de ses forces qu'imagine Nelson que la noble confiance qui lui en suggère la pensée. « Dès que j'aurai fait connaître mes intentions au commandant de la seconde colonne (répète-t-il en maint endroit de son *memorandum*), l'entière direction, le commandement absolu de cette colonne lui appartiennent. C'est à lui de conduire son attaque comme il l'entend, c'est à lui de poursuivre ses avantages jusqu'au moment où il aura capturé ou détruit les vaisseaux qu'il aura enveloppés. *J'aurai soin que les autres vaisseaux ennemis ne viennent pas l'interrompre*... Quant aux capitaines de la flotte, si pendant le combat ils ne peuvent apercevoir ou comprendre parfaitement les signaux de leur amiral, qu'ils se rassurent : ils ne peuvent

mal faire, dès qu'ils placent leur vaisseau bord à bord d'un vaisseau ennemi. »

A ces nobles paroles, à cette exposition si simple et si profonde des plus féconds principes de la tactique navale, la chambre de conseil du VICTORY, où se trouvaient alors réunis les officiers généraux et les capitaines de l'escadre, retentit d'un long cri d'enthousiasme. « On eût dit, écrivait Nelson, l'effet d'un choc électrique. Quelques officiers furent émus jusqu'aux larmes. Tous approuvèrent ce plan d'attaque. On le trouva nouveau, imprévu, facile à comprendre et à exécuter, et, depuis le premier des amiraux jusqu'au dernier des capitaines, chacun s'écria : « L'ennemi est perdu si nous pouvons le joindre. »

Dans le camp opposé, on se préparait aussi au combat : là régnaient la même activité, la même abnégation, mais non la même confiance. Gravina, « complet en tout, même en bonne volonté, » suivant l'expression du général Beurnonville, se déclarait prêt à partir, ranimait de son mieux son escadre abattue, et partageait en secret les craintes trop fondées de l'amiral Villeneuve. Ce dernier, l'officier le plus instruit, le tacticien le plus habile, quoi qu'on en ait pu dire, mais non le plus ferme esprit que possédât alors la marine française, pressentait avec désespoir les projets de son habile adversaire. « Il ne se bornera pas, disait-il à ses officiers, à se former sur

une ligne de bataille parallèle à la nôtre et à venir nous livrer un combat d'artillerie... Il cherchera à entourer notre arrière-garde, à nous traverser, à porter sur ceux de nos vaisseaux qu'il aura désunis des pelotons des siens pour les envelopper et les réduire. » En vue d'opposer à cette tactique inusitée une tactique semblable, Villeneuve songeait alors à ne présenter en ligne qu'un nombre de vaisseaux égal à celui des vaisseaux anglais. Le reste de la flotte se rangerait sous les ordres de Gravina et composerait un corps de réserve destiné à voler au secours des vaisseaux compromis.

Ce plan avait été formé quand l'ennemi n'avait que 21 vaisseaux devant Cadix. Il était devenu impraticable depuis les renforts qu'avait reçus Nelson. Il ne suffit pas d'ailleurs de concevoir de nouveaux ordres de marche et de combat, de préparer des concentrations rapides, des conversions inattendues : il faut avoir surtout des vaisseaux en état d'exécuter ces mouvements difficiles. Les évolutions navales sont trop délicates de leur nature pour être à la portée d'une armée qui n'a point eu le temps de se reconnaître. Elles exigent une sûreté de coup d'œil, une précision dans la manœuvre que les officiers les plus instruits ne possèdent pas toujours, que ceux même qui les ont possédées ne retrouvent souvent plus au même degré après une longue inaction ou le jour d'un premier appareillage. Aussi Villeneuve, effrayé

des complications où pouvait l'engager l'inauguration d'une tactique nouvelle, revenait-il instinctivement aux règles déjà tracées de l'ancienne stratégie. L'escadre de Gravina, forte de 12 vaisseaux français et espagnols, conservait la désignation d'escadre de réserve, mais, en réalité, elle devait former l'avant-garde de la flotte combinée. « Je n'ai ni le moyen ni le temps, s'écriait Villeneuve dans son découragement, d'adopter une autre tactique avec les commandants auxquels sont confiés les vaisseaux des deux marines... Je crois bien que tous tiendront leur poste, mais pas un ne saurait prendre une détermination hardie ! »

Peut-être, en cette extrémité, Villeneuve adopta-t-il en effet le seul parti convenable. En doublant sa ligne de bataille par un second rang de vaisseaux *endentés* [1], il s'exposait à gêner le feu d'une partie de ces vaisseaux. En partageant ses forces, il courait un plus grand danger, car la division la plus faible pouvait, comme on l'avait déjà vu au combat du cap Saint-Vincent, après une première démonstration infructueuse, se résigner à une retraite prématurée. En rangeant, au contraire, sa flotte sur une seule ligne, il présentait, il est vrai, un front trop

[1] Vaisseaux disposés sur deux lignes, de telle façon que le second rang puisse tirer dans les intervalles ménagés entre les bâtiments de la première ligne.

étendu, mais conservait du moins à chaque vaisseau le libre jeu de son artillerie et la faculté de se replier sans confusion sur la partie de la ligne qui serait menacée par l'ennemi. Ce fut dans cette pensée qu'il maintint l'ancien ordre de bataille, après avoir pris soin d'adresser à son escadre ces simples et mémorables paroles qui impliquaient malheureusement la condamnation de sa propre conduite dans la baie d'Aboukir : « Tous les efforts de nos vaisseaux doivent tendre à se porter au secours des vaisseaux assaillis et à se rapprocher du vaisseau amiral, qui en donnera l'exemple.... C'est bien plus de son courage et de son amour de la gloire qu'un capitaine-commandant doit prendre conseil, que des signaux de l'amiral, qui, engagé lui-même dans le combat et enveloppé dans la fumée, n'a peut-être plus la facilité d'en faire.... *Tout capitaine qui ne serait pas dans le feu ne serait pas à son poste....* et un signal pour l'y rappeler serait pour lui une tache déshonorante. »

Ainsi se préparait la sanglante journée de Trafalgar. Pitt, comme nous l'avons dit, avait renoué les fils de l'ancienne coalition ; l'Empereur avait levé ses camps de l'Océan. Menacé du côté de l'Allemagne, l'Empereur l'était plus sérieusement encore du côté de l'Italie. En face de Masséna, l'archiduc Charles y commandait la principale armée autrichienne. Les Anglais et les Russes de-

vaient débarquer à Tarente, à Naples ou à Ancône, des troupes déjà rassemblées dans les îles de Malte et de Corfou. Réunies à l'armée napolitaine, ces troupes pouvaient surprendre les 20 000 hommes qui occupaient, sous le général Gouvion-Saint-Cyr, la place forte de Pescara et la frontière septentrionale du royaume de Naples. Marchant ensuite sur Gênes par la Toscane et le duché de Parme, elles tombaient à l'improviste sur les derrières de l'armée de Masséna. Cette diversion, proposée à la cour de Vienne, était le plan chéri du général Dumouriez, celui qu'il recommandait à la sollicitude de Nelson, et dont il réclamait avec instance la direction. « Nous réaliserions ainsi, écrivait Dumouriez à l'amiral, ces projets que nous formions ensemble à Hambourg contre le sauvage usurpateur que nous abhorrons également. » Mais ce projet habile n'avait point échappé au regard perçant de l'Empereur, et pendant que la reine de Naples, prête à se lancer dans de nouvelles aventures, écrivait à Nelson, autrefois *son libérateur*, encore aujourd'hui *son héros :* « Votre nom seul anime le courage de chacun.... la crise générale approche : Dieu veuille que ce soit en bien ! » le général Saint-Cyr recevait les instructions suivantes : « S'emparer de Naples, en chasser la cour, dissoudre et anéantir l'armée napolitaine avant que les Anglais et les Russes eussent pu apprendre que les hostilités étaient commencées. »

Quelques jours après avoir signé ces instructions, le 17 septembre 1805, l'Empereur expédiait à Villeneuve l'ordre d'appareiller avec la flotte combinée, de se porter d'abord vers Carthagène pour y rallier le contre-amiral Salcedo, de Carthagène sur Naples pour y déposer les troupes embarquées sur son escadre et les joindre à l'armée du général Saint-Cyr. « Notre intention, ajoutait l'Empereur, est que *partout où vous trouverez l'ennemi en forces inférieures*, *vous l'attaquiez sans hésiter et ayez avec lui une affaire décisive*.... Il ne vous échappera pas que le succès de ces opérations dépend essentiellement de la promptitude de votre départ de Cadix : nous comptons que vous ne négligerez rien pour l'opérer sans délai, et nous vous recommandons dans cette importante expédition l'*audace* et la plus grande activité. » L'Empereur, avec Villeneuve, ne craignait pas d'exagérer sa pensée. Cet amiral était, à ses yeux, « un de ces hommes qui ont plutôt besoin d'éperon que de bride. »

Convaincu, d'ailleurs, en lui prescrivant cette funeste manœuvre, que « son excessive pusillanimité l'empêcherait de l'entreprendre, » il faisait partir secrètement le vive-amiral Rosily de Paris. Cet officier général, s'il trouvait encore la flotte combinée à Cadix, devait en prendre le commandement, arborer le pavillon d'amiral au grand mât du *Bucentaure*, et renvoyer en France le vice-

amiral Villeneuve « pour y rendre compte de la campagne qu'il venait de faire. »

L'amiral Decrès, qui aimait sincèrement Villeneuve, rédigea ce dernier ordre d'une main tremblante. Lui dont la plume était si facile, le style si net et si limpide, il ratura, il surchargea vingt fois les cinq ou six lignes par lesquelles il annonçait à ce malheureux officier son rappel et les intentions de l'Empereur [1]. Moins que tout autre, d'ailleurs, il pouvait espérer qu'un événement heureux vînt rendre à Villeneuve, avant la réception de cette lettre, la faveur qu'il avait perdue, car il ne se faisait lui-même aucune illusion sur la situation de l'armée combinée. « J'ai bien une opinion, disait-il à l'Empereur, sur la force réelle des vaisseaux de Votre Majesté ; cette opinion, je l'aurai au même degré sur celle des vaisseaux de l'amiral Gravina qui auront déjà vu la mer ; *mais quant aux vaisseaux espagnols sortant du port pour la première fois, commandés par des capitaines peu exercés, médiocrement armés, j'avoue que je ne sais ce qu'on peut oser, le lendemain même de leur appareillage, avec cette partie si nombreuse de la flotte combinée* [2]. »

[1] Le brouillon de cette lettre existe encore aux archives de la marine.

[2] Dans un état officiel envoyé au ministre de la marine, le 19 septembre 1805, l'amiral Villeneuve a exprimé son opinion sur chacun des vaisseaux de son escadre. Les marins se forme-

Le conseil de guerre qu'assembla l'amiral Villeneuve avant de se préparer à sortir de Cadix exprima la même opinion que le ministre de la

ront une idée plus exacte des conditions dans lesquelles allait se livrer le combat de Trafalgar, après avoir pris connaissance de ce document :

VAISSEAUX.

Bucentaure, monté par le vice-amiral Villeneuve, capitaine Magendie. — Ce vaisseau est propre à toute espèce de missions. Il marche bien, et son équipage, quoique bien affaibli par les pertes qu'il a faites, est un des meilleurs de l'escadre.

Formidable, monté par le contre-amiral Dumanoir, capitaine Le Tellier. — Ce vaisseau marche mal. Il faut attribuer ce défaut à l'ancienneté de son arrimage et de son doublage, dont le cuivre de mauvaise qualité prend les coquillages et les herbes marines comme un doublage en bois.

Algésiras, monté par le contre-amiral Magon, capitaine Le Tourneur. — Bon vaisseau, marchant bien. On se plaint de son peu de liaison. Son équipage est extrêmement faible et donne toujours beaucoup de malades.

Neptune, capitaine Maistral. — Un des bons et des plus sûrs vaisseaux de l'armée sous tous les rapports.

Indomptable, capitaine Hubert. — Bon vaisseau, marchant bien, mais ayant un bien mauvais équipage et bien faible.

Pluton, capitaine Cosmao. — Ce vaisseau porte mal la voile, dérive beaucoup au plus près, marche passablement vent arrière. Le fond de son équipage est très-bon.

Montblanc, capitaine Lavillegris. — Ce vaisseau doit être un des premiers à entrer au bassin. On croit ses fonds en mauvais état. Son équipage est faible. Il a beaucoup perdu par les maladies. Marche médiocre.

Scipion, capitaine Bellanger. — Ce vaisseau est très-bon. Il

marine. Les amiraux Gravina, Alava, Escaño, Cisneros, les chefs de division Macdonell et Galiano, représentaient dans ce conseil l'escadre espagnole;

marche très-médiocrement. Son arrimage et son doublage sont aussi très-anciens.

Achille, capitaine Deniéport. — En bon état, mais faible en équipage. Il a beaucoup perdu par les maladies. Il marche assez bien.

Aigle, capitaine Gourrège. — En assez bon état. Il marche médiocrement, ce qu'on doit attribuer aussi à l'ancienneté de son arrimage et de son doublage. Son équipage est assez bon.

Héros, capitaine Poulain. — Il marche mal.

Argonaute, capitaine Épron. — Bon vaisseau propre à toute mission.

Duguay-Trouin, capitaine Touffet. — Idem.

Redoutable, capitaine Lucas. — Idem.

Fougueux, capitaine Baudouin. — En mauvais état, ayant besoin d'être visité dans le bassin.

Swiftsure, capitaine Villemadrin. — Ce vaisseau fait six pouces d'eau à l'heure. Il ne peut entreprendre une campagne d'hiver. Il a besoin d'entrer dans le bassin et d'être visité.

Berwick, capitaine Camas. — Bon vaisseau, ne marche pas très-mal. Son mât de misaine est très-maltraité par les boulets; il est jumelé. Il eût mieux valu le changer. Faible en équipage.

Intrépide, capitaine Infernet. — Marche très-mal. Les fonds sont très-mauvais. Les Espagnols assurent que ce vaisseau qui leur a appartenu a très-bien marché, et qu'il est de la même construction que le *Montañez* et le *Monarca* qui marchent effectivement bien.

FRÉGATES.

Hortense, capitaine Lameillerie. — En bon état, propre à toute mission.

Cornélie, capitaine Martinenq. — A besoin d'être visitée et

les contre-amiraux Dumanoir et Magon, les capitaines Cosmao, Maistral, Villegris et Prigny, représentaient l'escadre française. Leur sentiment

de refaire son arrimage. Elle a beaucoup perdu de sa marche.

Thémis, capitaine Jugan. — En bon état. Marche médiocre.

Rhin, capitaine Chesneau. — En bon état. Ne marche plus aussi bien que dans le commencement de son armement.

Hermione, capitaine Mahé. — En bon état; propre à toute mission.

BRICKS.

Furet, capitaine Demay. — Bon petit bâtiment; très-disponible pour toute mission.

Observateur, capitaine Croiset. — A mal marché du Ferrol ici.

Argus, capitaine Taillard. — Marche assez bien, excepté dans les gros temps.

A ces renseignements si précis sur chacun des vaisseaux de l'escadre française il n'est pas inutile d'ajouter ceux que divers documents espagnols nous fournissent sur les vaisseaux dont se composait l'escadre de l'amiral Gravina. On aura ainsi le tableau complet et authentique de la situation de l'armée combinée.

VAISSEAUX.

Principe de Asturias, monté par l'amiral Gravina, 118 canons; commandant D. Rafaël de Hore; équipage, 1 113 hommes. Construit en 1794 à la Havane.

Santa-Ana, monté par l'amiral Alava, 120 canons; commandant D. José Gardoqui; équipage, 1 188 hommes. Construit en 1784 au Ferrol.

Santìsima-Trinìdad, monté par le contre-amiral Cisneros, 136

fut unanime : ils déclarèrent « que les vaisseaux des deux nations étaient *pour la plupart mal armés*, que plusieurs de ces vaisseaux n'avaient pu encore exercer leur monde à la mer, et que les vaisseaux

canons ; commandant D. Francisco Javier Uriarte ; équipage, 1 048 hommes. Construit en 1769 à la Havane.

Rayo, 100 canons ; commandant D. Enrique Macdonell ; équipage, 830 hommes. Construit en 1749 à la Havane.

Neptuno, 80 canons ; commandant D. Cayetano Valdes ; équipage, 800 hommes. Construit en 1795 au Ferrol.

Argonauta, 92 canons ; commandant D. Antonio Pareja, équipage, 798 hommes. Construit en 1796 au Ferrol.

San-Ildefonso, 74 canons ; commandant D. José Vargas ; équipage, 746 hommes. Construit en 1785 à Carthagène.

Bahama, 74 canons ; commandant D. Dionisio Alcala Galiano ; équipage, 690 hommes. Construit en 1784 à la Havane.

San-Juan-Nepomuceno, 74 canons ; commandant D. Cosme Damian de Churruca ; équipage, 693 hommes. Construit en 1766 à Guarnizo.

San-Agustin, 80 canons ; commandant D. Felipe Cajigal ; équipage, 711 hommes. Construit en 1768 à Guarnizo.

Monarca, 74 canons ; commandant D. Teodoro Argumosa ; équipage, 667 hommes. Construit en 1794 au Ferrol.

Montañez, 80 canons ; commandant D. Francisco Alcedo : équipage, 715 hommes. Construit en 1794 au Ferrol.

San-Francisco-de-Asis, 74 canons ; commandant D. Luis Flores ; équipage, 677 hommes. Construit en 1767 à Guarnizo.

San-Justo, 76 canons ; commandant D. Miguel Gaston ; équipage, 694 hommes. Construit en 1779 à Carthagène.

San-Leandro, 74 canons, commandant D. José Quevedo ; équipage, 606 hommes. Construit en 1787 au Ferrol.

Total des équipages : 11 847 hommes.

à trois ponts *la Santa-Ana* et *le Rayo, le San-Justo*, de 74, armés avec précipitation et à peine sortis de l'arsenal, pouvaient *à la rigueur* appareiller avec l'armée, mais *qu'ils n'étaient point en état de rendre les services militaires* dont ils seraient susceptibles quand ils seraient complétement organisés. » Tel était cependant le dévouement de tous ces hommes de cœur, que, malgré les sinistres pressentiments dont ils se sentaient assiégés, ils s'inclinèrent tous, comme autrefois les vaillants capitaines de Tourville devant un argument sans réplique : *l'ordre du roi d'attaquer ;* mais Tourville avait, vis-à-vis de l'ennemi, le glorieux désavantage du nombre; Villeneuve devait avoir, au contraire, cette triste et stérile supériorité.

« Les Anglais, disait l'Empereur, deviendront bien petits, quand la France aura deux ou trois amiraux *qui veuillent mourir.* » Nul plus que l'amiral Villeneuve n'était résigné à ce sacrifice, trop heureux s'il eût pu au prix de sa vie conserver l'espérance de sauver sa flotte ! « Mais sortir de Cadix, écrivait-il à l'amiral Decrès, sans pouvoir donner immédiatement dans le détroit, et avec la certitude d'avoir à combattre un ennemi très-supérieur, *serait tout perdre !* Je ne puis penser que ce soit l'intention de Sa Majesté Impériale de vouloir livrer la majeure partie de ses forces navales à des chances si désespérées, et qui ne promettent pas même de la gloire à acquérir. » Ces derniers scru-

pules allaient malheureusement s'évanouir. Déjà le vice-amiral Rosily était à Madrid. Un accident survenu à sa voiture ne lui avait permis de se remettre en route que le 14 octobre, et pendant ce temps, l'amiral Villeneuve avait appris son arrivée en Espagne [1]. Cette nouvelle frappa Villeneuve au cœur. « Je serais heureux, écrivait-il au ministre de la marine, de céder au vice-amiral Rosily la première place, si du moins il m'était réservé d'occuper la seconde.... mais ce serait trop affreux pour moi de perdre toute espérance d'avoir une occasion de montrer que j'étais digne d'une meilleure fortune ! Si le vent me permet de sortir, je partirai dès demain. » En ce moment, on vint le prévenir que Nelson avait détaché 6 vaisseaux à Gibraltar. Il appela sur-le-champ l'amiral espagnol à bord du *Bucentaure*, et, après s'être concerté quelques instants avec lui, il fit signal à l'armée de se préparer à mettre sous voiles.

Depuis deux mois, la désertion avait enlevé à nos vaisseaux, et surtout aux vaisseaux de Gravina, un grand nombre de matelots. On parvint, avant d'appareiller, à ramasser quelques-uns d'entre eux sur le pavé de Cadix ; le plus grand nombre avait déjà gagné la campagne, et, le 19 au matin, peu d'équipages se trouvèrent au complet. A sept heures cependant, l'armée combinée commença

[1] Il fallait alors dix jours pour faire en poste le voyage de Madrid à Cadix.

son mouvement; à neuf heures et demie, Nelson en eut connaissance : il se trouvait alors, avec le gros de la flotte anglaise, à seize lieues environ dans l'ouest-nord-ouest de Cadix. Sachant que Villeneuve, s'il donnait avant lui dans le détroit, avait la chance de lui échapper, ce fut vers le détroit qu'il fit route. Une armée navale n'appareille pas facilement du port de Cadix : six ans avant l'amiral Villeneuve, l'amiral Bruix avait mis trois jours pour en sortir. Le calme et le courant contraire arrêtèrent bientôt le mouvement de l'armée combinée, et, dans la journée du 19 octobre, 8 ou 10 vaisseaux parvinrent seuls à franchir les passes. Le lendemain, une légère brise de sud-est facilita la sortie du reste de l'escadre. Le temps, magnifique le 19, s'était couvert pendant la nuit, et semblait annoncer un coup de vent de sud-ouest; mais quelques heures d'une brise maniable devaient porter la flotte combinée au vent du cap Trafalgar, et la tempête, qui trouverait Villeneuve dans cette position, ne pouvait, si elle soufflait de l'ouest et du sud-ouest, qu'être favorable à ses projets. A dix heures du matin, les derniers vaisseaux français et espagnols étaient hors de Cadix. La flotte anglaise était à quelques lieues du cap Spartel, gardant l'entrée du détroit.

Ce fut alors que Villeneuve, décidé à ne plus reculer, écrivit à l'amiral Decrès sa dernière dépêche :

« Toute l'escadre est sous voiles.... Le vent est au sud-sud-ouest; mais je pense que c'est un vent de la matinée. On me signale 18 voiles. Ainsi il est très-probable que les habitants de Cadix auront à vous donner de nos nouvelles.... Je n'ai consulté, monseigneur, dans ce départ, que le désir ardent de me conformer aux intentions de Sa Majesté et de faire tous mes efforts pour détruire le mécontentement dont elle a été pénétrée des événements de la dernière campagne. Si celle-ci réussit, j'aurai de la peine à ne pas croire que tout devait aller ainsi, que tout était calculé pour le plus grand bien du service de Sa Majesté. »

CHAPITRE XV.

Sortie de la flotte combinée. 20 octobre 1805.

Villeneuve était donc parti et marchait au combat; il y marchait sans confiance. Dans cette flotte si brave, si dévouée, il sentait un germe latent de destruction; il s'alarmait sans pouvoir définir exactement l'objet de ses alarmes. Le souvenir d'Aboukir était au fond de ses craintes; mais quels griefs retrouve-t-on exprimés dans toutes ses dépêches? de quoi se plaignait-il sans cesse? « du défaut d'expérience de mer de nos officiers et matelots, du défaut d'expérience de la guerre de nos capitaines-commandants, du défaut d'ensemble dans le tout. » C'étaient là sans doute de graves et légitimes sujets de plainte; à la veille du combat, il était cependant un mal plus réel, que Villeneuve n'a jamais signalé, qu'il n'a jamais tenté de réparer, et qui, dès l'année 1802, était admirablement dénoncé par le célèbre ingénieur Forfait. « C'est réellement, écrivait Forfait dans une brochure trop peu écoutée à cette époque, le canon qui seul impose la loi de la force sur les mers. Il est vraiment plaisant, ajoutait-il avec raison, d'en-

tendre discourir souvent et fort longuement pour assigner les causes de la supériorité des Anglais... Quatre mots la démontrent... Ils ont des vaisseaux bien installés, *une artillerie bien servie*, et ils manœuvrent bien... *Quant à vous, c'est tout le contraire*... Quand vous serez comme eux, vous leur tiendrez tête... vous les battrez, quand vous saurez aller au pas de charge de mer. » Quiconque voudra se figurer les effets destructeurs que l'on peut attendre d'une masse de fer dont le poids total dépasse souvent trois mille livres, lancée dans l'espace avec une vitesse presque double de celle du son[1], parcourant 500 mètres par seconde et arrêtée subitement dans sa course par un obstacle pénétrable qui se déchire et éclate en fragments plus meurtriers que le boulet même, comprendra la puissance formidable des premières bordées d'un vaisseau de ligne. Au lieu de gaspiller cette force irrésistible, comme nous le faisions alors[2],

[1] La vitesse du son dans l'air (par 15 degrés de température) est de 341 mètres par seconde; celle d'un boulet de 24 chassé par 6 kilogrammes de poudre est de 500 mètres.

[2] Les traités d'artillerie et de tactique les plus estimés en France et en Espagne, les ouvrages, si précieux d'ailleurs, de M. Audibert de Ramatuelle et de M. de Churruca, les instructions officielles publiées sous les auspices du ministre de la marine, recommandaient formellement « de ne point oublier que le premier et le principal objet d'un combat naval est de dégréer et de démâter l'ennemi. » « On a constamment remarqué (ob-

dans l'espoir de couper quelques fils déliés dans le vide, d'atteindre à grand hasard quelque important cordage, d'écorcher quelque mât, les Anglais, mieux inspirés, la concentraient tout entière vers un but plus certain, — la ligne de batterie de l'ennemi : ils jonchaient nos ponts de cadavres, pendant que nos boulets passaient au-dessus de leurs vaisseaux [1]. Plus exercés d'ailleurs que nos ca-

serve fort judicieusement le général anglais, sir Howard Douglas) que, dans nos affaires avec les Français, nos bâtiments avaient toujours beaucoup plus souffert dans le gréement que dans la coque. L'usage général que faisaient les Français du ras de métal comme ligne de mire a pu dans quelques cas en être la cause ; mais il faut chercher aussi la source de ces erreurs dans cette ancienne règle, établie dans la marine française, « de ne jamais tirer lorsque le bâtiment, dans ses mouvements de roulis, s'abaisse vers le côté où l'on combat, mais toujours lorsqu'il se relève, parce que les coups qui manquent le corps du navire ennemi peuvent en atteindre le gréement. » Ce précepte explique suffisamment le peu de dommage que nos vaisseaux ont toujours reçu dans leur coque en combattant contre les bâtiments français. » (*Traité d'Artillerie navale*, par le général sir Howard Douglas.)

[1] Le vice-amiral Émériau remarqua des premiers « que l'incertitude du *tir à démâter et à couler bas* avait été trop bien démontrée par l'expérience. » Il prescrivit aux vaisseaux qu'il commandait à Toulon en 1812 « *de tirer en plein bois*, afin de porter le désordre dans les batteries de l'ennemi. » A peu près à la même époque, un de ces jeunes capitaines qui surgissaient alors de toutes parts (vaillante pépinière qui eût racheté les revers de l'Empire, si l'Empire eût vécu) répétait à ses canonniers, avant

nonniers, unissant à la précision du tir une rapidité qui nous fut longtemps inconnue, les canonniers anglais étaient parvenus en 1805 (non sur tous les vaisseaux peut-être, mais sur les vaisseaux bien commandés, sur LE FOUDROYANT, qu'avait monté Nelson, sur LE DREADNOUGHT, que venait de quitter Collingwood) à tirer de chaque pièce près d'un coup de canon par minute. A la même époque, nos pièces les mieux servies mettaient entre chaque coup plus de trois minutes d'intervalle [1]. C'est à cette double infériorité dans le tir que nous eussions dû attribuer — si la vérité n'était si lente à se faire jour — la plupart de nos revers depuis 1793; « c'est *à cette grêle de boulets*, comme l'écrivait Nelson, que l'Angleterre devait alors l'empire absolu des mers, » qu'il devait lui-même la victoire d'Aboukir, qu'il allait devoir celle de Trafalgar.

La brise qui avait conduit les vaisseaux de Villeneuve et de Gravina hors du port avait subitement fraîchi. Retardée dans sa marche par l'inexpérience de plusieurs vaisseaux espagnols qui étaient tombés sous le vent en prenant des ris, l'armée combinée s'éloignait lentement de la côte,

un brillant combat, cet avis, tout empreint de verve gauloise et de raison : « Mes amis, tirez bas; les Anglais n'aiment pas qu'on les tue. »

[1] *Règles de pointage*, par M. de Montgéry, page 83.

et Nelson, averti par ses frégates des mouvements de notre escadre, accourait déjà sous toutes voiles pour la combattre; mais à des grains violents succéda bientôt un nouveau calme, et la nuit survint avant que les deux flottes eussent pu se reconnaître. Des feux se montrèrent alors sur divers points de l'horizon. C'étaient les signaux de l'armée anglaise et des bâtiments qui éclairaient sa route. Des coups de canon répétés de proche en proche, des feux de Bengale jetant au milieu de l'obscurité la plus profonde une lueur vive et soudaine, vinrent se joindre à ces signaux et apprendre à l'amiral Villeneuve qu'il essayerait vainement de dérober sa marche à ses actifs adversaires. Vers dix heures du soir, cet amiral sentit la nécessité de rassembler sa flotte dans un ordre plus compacte. Il fit le signal de former la ligne de bataille [1]. Le jour suivant, le 21 octobre 1805, jour de sinistre mémoire, trouva les deux armées

[1] « Le 20 octobre, à neuf heures du soir, l'escadre anglaise fit des signaux à coups de canon, et, par l'intervalle d'à peu près huit secondes qui s'écoula entre le moment où nous aperçûmes l'éclair et celui où nous entendîmes le bruit de chaque coup tiré par les vaisseaux ennemis, nous pûmes calculer qu'ils étaient à environ deux milles de notre escadre. *Nous signalâmes avec des feux, à l'amiral français, la nécessité de former, sans perdre de temps, la ligne de bataille, en se formant sur les bâtiments le plus sous le vent*. Cet amiral répéta ce signal à coups de canon. » (Rapport du combat de Trafalgar adressé au prince de la Paix, le 22 octobre 1805, par le contre-amiral Escaño, chef d'état-

à la hauteur du cap Trafalgar. Nelson, modérant habilement sa poursuite pendant la nuit, avait conservé sur Villeneuve l'avantage du vent. Au lever du soleil, il rallia ses bâtiments dispersés et chercha des yeux nos vaisseaux. A quatre ou cinq lieues de la flotte anglaise, répandue en désordre sur un vaste espace, et prolongeant sous petites voiles la côte d'Andalousie encore enveloppée des vapeurs du matin, la flotte combinée faisait route vers le détroit[1].

Pour la première fois, les deux armées se trou-

major de l'amiral Gravina. — Extrait de la *Gazette de Madrid*, du 5 novembre 1805.)

« ... Le 20 octobre, vers neuf heures du soir, l'amiral signala de former promptement l'ordre de bataille sans égard aux postes... *L'armée était très-dispersée; les vaisseaux de la ligne de bataille et ceux de l'escadre d'observation se trouvaient confondus.* » (Rapport de M. Lucas, commandant *le Redoutable*, au ministre de la marine.)

[1] « ... *Nous étions sans ordre au point du jour le* 21, lorsque nous aperçûmes l'ennemi au vent à nous... » (Rapport du contre-amiral Escaño.)

« .... Le 21 octobre, à sept heures du matin, l'amiral Villeneuve signala l'ordre de bataille naturel, tribord amures. *Notre armée était à peu près sans ordre, mais dans un peloton assez ramassé*, et se prolongeant moins que l'escadre anglaise. » (Rapport du contre-amiral Dumanoir Le Pelley. — Plymouth, 16 novembre 1805.)

« .... Vers les sept heures du matin, l'amiral signala de former la ligne de bataille dans l'ordre naturel, les amures à tribord. » (Rapport du commandant Lucas.)

vaient en présence. Une activité générale parcourut aussitôt leurs rangs. Les vaisseaux français et espagnols s'empressaient de rectifier la ligne de bataille qu'ils avaient formée à la hâte pendant la nuit; les vaisseaux anglais se couvraient de voiles, et, leurs bonnettes établies des deux bords, laissaient arriver sur l'ennemi. A huit heures, l'amiral Villeneuve reconnut qu'un engagement général était inévitable. Il s'y prépara sans faiblesse, et, d'un coup d'œil exercé, choisit son terrain pour combattre[1]. Par une conversion rapide, l'armée, virant de bord tout à la fois, mit le cap vers Cadix. Ce port restait ainsi ouvert aux vaisseaux qui seraient désemparés. La ligne de bataille fut ensuite formée sous ces nouvelles amures, et la flotte combinée attendit la flotte anglaise[2].

[1] Villeneuve suivit ici le conseil de Tourville. « J'ai déjà eu l'honneur de le dire au roi (écrivait au fils de Colbert l'illustre maréchal) : dès le moment que deux armées sont en présence et en état de se pouvoir reconnaître, il est impossible d'éviter un combat quand une armée ennemie voudra engager l'autre et qu'elle aura le vent... Il n'y aurait d'autre expédient que d'abandonner tous les vaisseaux qui ne seraient pas fins de voile, ce qui ne se peut pratiquer, car ce serait une manœuvre qui intimiderait tellement les équipages, qu'il serait très-difficile de les pouvoir rassurer, lorsqu'il faudrait combattre. Tous les officiers généraux et ceux qui ont de la pratique à la mer conviennent de ce fait, et que le meilleur parti (quoique inférieur en nombre) *est d'attendre l'ennemi en bon ordre et de tenir une brave contenance.* »

[2] Le contre-amiral Escaño, dans sa dépêche du 17 décembre

Une légère brise d'ouest-nord-ouest gonflait à peine les plus hautes voiles des vaisseaux. Portée sur les longues ondulations de la houle, symptôme infaillible d'une tempête imminente, la flotte de Nelson et de Collingwood s'avançait cependant avec une vitesse d'une lieue à l'heure. Elle s'était partagée en deux escadres, suivant le plan arrêté par Nelson. LE VICTORY conduisait la première escadre; il avait derrière lui deux vaisseaux de 98, LE TÉMÉRAIRE et LE NEPTUNE, masse imposante,

1805, reproche à l'amiral Villeneuve de n'avoir pas, dès le point du jour, fait signal à l'armée de prendre la bordée du nord-nord-ouest, pour que le combat se donnât plus près de Cadix. Cette évolution eût en effet offert à l'amiral Villeneuve la facilité de rectifier immédiatement sa ligne de bataille qui était fort en désordre. Le premier signal, fait à 6 heures 20 minutes du matin, prescrivit au contraire *l'ordre de bataille naturel, les amures à tribord*, et ce ne fut qu'à 8 heures que l'ordre de virer lof pour lof tous à la fois fut donné à l'armée, à 8 heures un quart que l'exécution de ce signal commença. Il y eut donc près de deux heures perdues; mais il faut observer que ce furent deux heures de calme et que la plupart des vaisseaux ne gouvernaient pas. Prescrire une évolution en pareille circonstance eût semblé peut-être étrange, si même on n'y eût vu l'effet soudain d'une terreur panique. Or, Villeneuve était bien décidé cette fois à ne pas laisser soupçonner son courage.

Une autre observation du contre-amiral Escaño paraît mieux fondée. Ayant commis la faute de ne pas prendre les amures à bâbord dès le point du jour, l'amiral Villeneuve, suivant le chef d'état-major de la flotte espagnole, eût dû, aussitôt le virement de bord exécuté, faire arriver l'armée tout à la fois pour refor-

destinée à ouvrir la première trouée dans la ligne ennemie. LE CONQUEROR et LE LEVIATHAN, de 74, venaient après LE NEPTUNE et précédaient LE BRITANNIA, vaisseau de 100 canons, qui portait le pavillon du contre-amiral comte de Northesk. Séparé par un assez long intervalle de ce premier groupe, le vaisseau chéri de Nelson, que commandait alors l'ancien capitaine du VANGUARD, sir Edward Berry, L'AGAMEMNON, guidait dans les eaux du BRITANNIA quatre vaisseaux de 74, L'AJAX,

mer la ligne sous le vent, conformément aux règles posées par la tactique pour les rétablissements d'ordre. Il est certain que cette manœuvre eût retardé le moment du combat, et laissé à l'armée combinée le temps de se remettre un peu de la confusion où l'avaient jetée les mouvements exécutés pendant la nuit. Ce fut aussi une faute de faire à 10 heures le signal de tenir le vent et de s'astreindre à former la ligne de bataille au plus près, lorsque la brise était si faible. Comme le remarque fort bien le contre-amiral Escaño, la ligne ne tarda pas à s'engorger, et la plupart des vaisseaux furent obligés de mettre en panne, soit pour prendre leur poste, soit pour éviter de s'aborder. L'armée eût été bien autrement manœuvrante, si elle eût continué à courir largue; mais n'oublions pas qu'en 1805 on ne connaissait pas d'autre ligne de bataille que la ligne du plus près, que toute autre ligne eût semblé une ligne de retraite, et qu'enfin ce n'était pas avec des vaisseaux comme la plupart de ceux qu'il avait sous ses ordres que Villeneuve pouvait songer à évoluer, encore moins à innover. En somme, s'il y a eu quelques fautes de tactique commises, ce ne sont pas ces fautes-là qui ont fait perdre la bataille. De l'aveu du contre-amiral Escaño, Nelson en a commis bien d'autres.

l'Orion, le Minotaur et le Spartiate. L'Africa, vaisseau de 64, qui s'était laissé souventer pendant la nuit, faisait force de voiles pour reprendre son poste.

Le Royal-Sovereign, de 100 canons comme le Victory, était monté par le vice-amiral Collingwood, et marchait en tête de la seconde escadre. Sorti récemment du bassin, cet excellent vaisseau avait retrouvé toutes ses qualités et semblait voler sur l'eau comme une frégate. Le Belleisle et le Mars le suivaient avec peine; le Tonnant et le Bellerophon serraient de plus près le vaisseau le Mars; le Colossus, l'Achilles et le Polyphemus, se pressaient sur les pas du Bellerophon. Plus à droite, le Revenge amenait à sa suite le Swiftsure, le Defiance, le Thunderer et le Defence. Le Dreadnought et le Prince, de 98, mauvais voiliers tous deux, naviguaient entre les deux colonnes, mais faisaient également partie de l'escadre de Collingwood. Unies par une pensée commune, bien que destinées pendant le combat à une complète indépendance, ces deux divisions d'une même armée, la première de douze vaisseaux, la seconde de quinze, partageaient la noble émulation de leurs chefs et montraient une égale ardeur à se rapprocher de notre escadre.

Composée de 18 vaisseaux français, vaisseaux de 80 et de 74, et de 15 vaisseaux espagnols, parmi lesquels figuraient 4 vaisseaux à trois ponts,

la flotte combinée comptait 6 vaisseaux de plus, mais 3 vaisseaux à trois ponts de moins que la flotte anglaise [1]. Six officiers généraux commandaient les divisions de cette armée. Le pavillon de l'amiral Villeneuve était arboré à bord du *Bucentaure;* celui de l'amiral Gravina flottait à bord du *Prince des Asturies*, vaisseau de 112 canons, armé au Ferrol. Le contre-amiral Dumanoir montait *le Formidable*, le contre-amiral Magon, *l'Algésiras*, et 2 magnifiques trois-ponts espagnols, *la Santísima-Trinidad*, de 130 canons, et *la Santa-Ana*, de 112, portaient, le premier, le pavillon du contre-

[1] Le 13 août 1805, l'Empereur écrivait à l'amiral Decrès : « Villeneuve verra dans mon calcul que je désire qu'il attaque toutes les fois qu'il est supérieur en nombre, *ne comptant deux vaisseaux espagnols que pour un.* » Nous en appelons aux souvenirs de tous les hommes de cette époque, aux souvenirs de nos ennemis eux-mêmes : pourrait-on de bonne foi adopter une autre base pour établir la force respective des escadres qui allaient combattre ?

L'escadre anglaise portait	2 148 canons.
L'escadre française	1 356
L'escadre espagnole	1 270

La force réelle de la flotte combinée, d'après les calculs mêmes de l'Empereur (calculs qu'on ne saurait malheureusement taxer de timidité), ne pouvait donc être évaluée au-dessus de 1 991 canons, 157 canons ou 2 vaisseaux de 80 de moins que la flotte anglaise. Plût à Dieu qu'en effet nous n'eussions eu à opposer à nos ennemis, dans cette terrible journée, que 25 vaisseaux tels que *le Fougueux, le Pluton, l'Algésiras* ou *le Redoutable !*

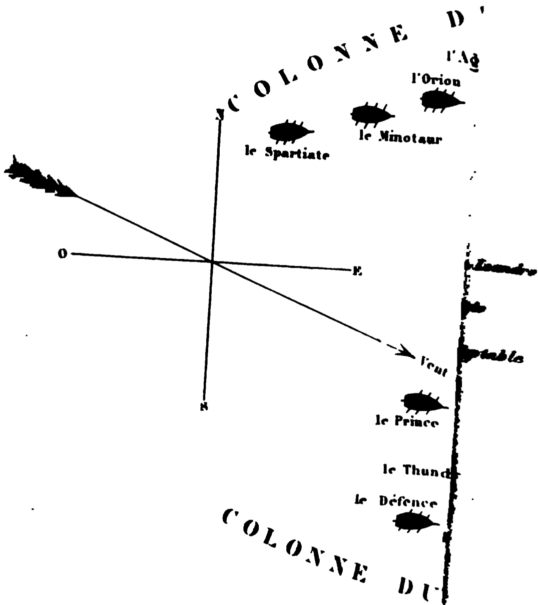
amiral Cisneros, le second, le pavillon du vice-amiral Alava.

Gênée dans son évolution par le calme et la houle, cette flotte immense, qui se développait alors sur une étendue de cinq ou six milles, présentait à l'ennemi un front irrégulier. 10 vaisseaux n'étaient point à leur poste et formaient comme un second rang de navires en arrière de la ligne de bataille. *Le Neptuno, le Scipion, l'Intrépide, le Rayo, le Formidable, le Duguay-Trouin, le Mont-blanc, le San-Francisco d'Asis, le San-Agustin, le Héros* composaient l'avant-garde et obéissaient aux signaux du contre-amiral Dumanoir. Les trois premiers vaisseaux du corps de bataille étaient groupés autour du *Bucentaure; la Santísima-Trinidad* en avant de l'amiral, *le Redoutable* dans ses eaux, *le Neptune* sous le vent entre *le Redoutable* et *le Bucentaure.* Le vaisseau de l'amiral Villeneuve et celui du vice-amiral Alava auraient dû être reliés par *le San-Leandro, le San-Justo* et *l'Indomptable,* mais ces 3 vaisseaux étaient souventés. Il existait donc du *Bucentaure* à *la Santa-Ana* un vide considérable dans la ligne et cette brèche qu'on n'avait plus le temps de fermer semblait, à l'instar de l'attaque, avoir partagé la défense. Elle laissait 14 vaisseaux du côté de Villeneuve, 19 vaisseaux du côté de Gravina. *La Santa-Ana* occupait ainsi la tête d'une seconde division, qui comprenait à la fois l'escadre d'observation et l'arrière-garde. Der-

BATAILLE NAVALE

DE TRAFALGAR

1.er mouvement à midi.



Vaisseau Français
Vaisseau Espagnol
Vaisseau Anglais

rière le trois-ponts que montait le vice-amiral Alava se trouvait rangée l'élite de l'armée française : *le Fougueux*, séparé par un vaisseau espagnol, *le Monarca*, du *Pluton* et de *l'Algésiras; l'Aigle, le Swiftsure* [1] et *l'Argonaute*, séparés de *l'Algésiras* par *le Bahama*. A l'extrême arrière-garde, un dernier peloton réunissait 2 vaisseaux français et 5 vaisseaux espagnols : *le Montañez* et *l'Argonauta*, tombés sous le vent; *le Berwick*, suivi du *San-Juan Nepomuceno; l'Achille*, doublant *le San-Ildefonso; le Prince des Asturies* enfin, devenu, ce jour-là, par l'effet des circonstances, le serre-file de l'armée combinée [2].

[1] Il n'est point inutile de faire remarquer, pour prévenir toute confusion, qu'il se trouvait dans les deux armées plusieurs vaisseaux portant le même nom, deux *Swiftsures*, deux *Achilles*, trois *Neptunes* et deux *Argonautes*.

[2] Est-ce d'après un accord préalable entre l'amiral Gravina et l'amiral Villeneuve que l'escadre d'observation dans la matinée du 21 octobre prit poste à la queue de la ligne au lieu de se maintenir au vent, ou faut-il attribuer cette manœuvre à l'inspiration soudaine de l'un ou l'autre des deux amiraux? Malgré quelques rapports contraires, rapports que ne paraissent point d'ailleurs confirmer les documents déposés aux archives de la marine, je ne me suis point cru autorisé à imputer à l'amiral Villeneuve une faute dont il eût peut-être été également injuste de laisser toute la responsabilité à l'amiral Gravina. Le Conseil convoqué au mois de septembre 1809 par l'Empereur pour apprécier la conduite du contre-amiral Dumanoir mit un soin infini à recueillir les éléments d'un jugement consciencieux. Ses investigations s'étendirent jusqu'aux moin-

Cette armée se trouvait alors à huit ou neuf lieues de Cadix. Nelson voulait, avant tout, lui couper le chemin du port. Il y réussissait, s'il parvenait à traverser la ligne de bataille que venait de former Villeneuve. Une manœuvre semblable avait été tentée par lord Howe au combat du 13 prairial, mais avec des ménagements infinis. Ayant le vent sur l'armée de Villaret-Joyeuse, lord Howe, après avoir rangé son escadre sur une ligne de front, avait attaqué la flotte républicaine de biais et non debout au corps. Menaçant d'abord l'arrière-garde de Villaret, il avait insensiblement redressé sa route et porté ses vaisseaux,

dres détails du combat. Le rapport de l'amiral Villeneuve, les comptes rendus des divers capitaines furent séparément l'objet d'une analyse minutieuse. Sur le point en litige le sentiment du Conseil mérite donc d'être pris en sérieuse considération. Or, voici celui que je trouve exprimé dans le commentaire annexé au rapport du vice-amiral Villeneuve en date du 15 novembre 1805.

Extrait du rapport.

« .... L'escadre ennemie paraissant vouloir couper à l'armée combinée sa retraite sur Cadix, le vice-amiral Villeneuve fait signal à son armée de virer vent arrière tous à la fois et de former la ligne de bataille bâbord amures, dans l'ordre renversé. Par la manœuvre résultant de ce signal, l'escadre Gravina, qui était escadre d'observation, hors la ligne et au vent, s'est trouvée former l'arrière-garde. »

Observations du Conseil.

« .... On observe que l'escadre Gravina, qui était celle d'ob-

par une marche oblique, vers les vaisseaux français. Il n'est point un tacticien qui eût, à cette époque, osé manœuvrer autrement, pas un officier qui n'eût pensé, avec M. Clark, l'écrivain officiel pensionné par la Grande-Bretagne, « qu'une flotte gouvernant à angle droit sur une autre flotte devait être infailliblement désemparée. » Nelson appréciait, sans doute aussi bien qu'un autre, les inconvénients de ce mode d'attaque; mais il comptait sur l'inexpérience de ses adversaires, et, choisissant d'instinct, pour arriver au but, le chemin le plus court, sinon le plus sûr, il offrait sans hésiter aux coups d'une flotte entière 2 vaisseaux destinés à frayer le passage au reste de l'armée : son propre vaisseau et celui de Collingwood.

Dès qu'il eut vu ses ordres fidèlement exécutés,

servation, aurait dû se maintenir dans sa position au-devant de la ligne, ce qui en couvrait le centre, au lieu de se porter à l'arrière-garde pour allonger la ligne, *sans en avoir reçu le signal.*

« On observe aussi que l'armée combinée virant de bord tout à la fois, l'escadre Gravina devait se trouver naturellement au vent et qu'elle aurait conservé cette position si, *sans signal de l'amiral Villeneuve à l'armée d'observation, elle ne s'était pas mise en ligne sur le signal fait par M. Gravina.* »

Villeneuve cependant a relaté la manœuvre de Gravina comme la chose du monde la plus simple et la plus naturelle. Il la constate et ne la critique pas. N'est-on pas dès lors fondé à conclure que l'escadre de Gravina, en prenant poste à la queue de la ligne, n'a fait que se conformer au vœu de l'amiral en chef, à moins que cette escadre n'ait été, ce que la faiblesse de la brise expliquerait, *dans l'impossibilité de manœuvrer autrement?*

la flotte anglaise formée sur deux lignes de file et cinglant sous toutes voiles vers nos vaisseaux, Nelson se retira dans sa chambre. Il prit le journal sur lequel il avait noté, le matin même, les derniers mouvements de son escadre, et, à genoux, écrivit cette courte prière :

« Puisse le Dieu toujours grand que j'adore accorder à l'Angleterre, pour le salut commun de l'Europe, une complète et glorieuse victoire! Puisse-t-il permettre qu'aucune faiblesse individuelle n'en ternisse l'éclat, et qu'après la victoire aucun Anglais n'oublie les droits sacrés de l'humanité! Pour moi personnellement, ma vie appartient à celui qui me l'a donnée. Qu'il bénisse mes efforts, pendant que je combattrai pour mon pays! Je remets en ses mains ma personne et la juste cause dont on m'a confié la défense. »

Après avoir accompli cet acte religieux, Nelson, amant aveugle, crut remplir un nouveau devoir en léguant, par un codicille ajouté à son testament, lady Hamilton et sa fille, Horatia Nelson, à la reconnaissance de l'Angleterre [1]. Ainsi préparé à mourir, il remonta sur le pont : les capitaines

[1] Ce double legs de Nelson fut répudié par l'Angleterre, car une injuste réprobation confondit dans le même oubli le seul rejeton d'un héros et la femme odieuse qui avait souillé sa gloire; mais les héritiers légitimes du vainqueur de Trafalgar reçurent de splendides témoignages de la munificence du pays. Le parlement accorda, sur la demande du ministère, une rente viagère de 50 000 francs à la veuve de lord Nelson ; une rente perpétuelle

des frégates, qu'il avait fait appeler, attendaient ses ordres. Il s'approcha du commandant de L'EURYALUS, le capitaine Blackwood, qui partageait avec le capitaine Hardy sa confiance et son affection : « Les commandants de nos frégates verront l'ennemi de près aujourd'hui, lui dit-il, car je veux les garder sur LE VICTORY le plus longtemps possible. » Nelson, s'il faut en croire le témoignage du capitaine Blackwood, était en ce moment calme et résolu, mais plus grave et plus solennel que de coutume. Plusieurs fois, remarquant « la bonne contenance de la flotte combinée, » il exprima le regret que cette flotte eût viré de bord, et parut observer avec une secrète anxiété l'horizon déjà menaçant et le champ de bataille transporté, par la manœuvre de Villeneuve, de l'entrée du détroit à la hauteur des récifs dangereux de Conil et de Santi-Petri. Vers onze heures, il descendit dans les batteries, où déjà les canonniers étaient à leur poste, complimenta les officiers sur les bonnes dispositions qui avaient été prises, adressa quel-

de 125 000 francs, réversible sur celui de ses descendants qui hériterait du comté de Nelson, fut constituée avec ce comté en faveur de l'aîné des frères de l'amiral. Une somme de 2 475 000 fr. fut en outre consacrée à l'acquisition d'une terre destinée à préserver l'éclat de ce nouveau titre. Les deux sœurs de Nelson reçurent chacune 375 000 francs. En évaluant les rentes au taux de 5 pour 100, ces diverses libéralités du parlement formeraient un capital de plus de 6 millions de francs.

ques mots d'encouragement à chaque chef de pièce, et, retrouvant toute sa confiance à la vue de ces mâles figures et de ces bras nerveux, ne songea plus qu'à donner le signal de l'attaque à Collingwood.

Ce signal fut bref et précis : « J'ai l'intention, fit-il savoir à Collingwood par le télégraphe, de traverser l'avant-garde ennemie pour l'empêcher d'entrer dans Cadix. Quant à vous, coupez l'arrière-garde vers le douzième vaisseau à partir du serre-file. » Et pendant que LE ROYAL SOVEREIGN s'apprêtait à exécuter cet ordre, il dirigeait LE VICTORY vers *la Santísima-Trinidad*, le onzième vaisseau de notre avant-garde. Par ce double mouvement, il allait embrasser non plus 12 vaisseaux avec 16, comme il l'avait annoncé, mais 23 vaisseaux ennemis avec 2. « Il me faut au moins 20 vaisseaux de cette flotte, avait-il dit au capitaine Blackwood dans l'enivrement où le jetait l'approche du combat; moins de vaisseaux ne serait pas une victoire! » Sans la crainte que Villeneuve ne se réfugiât dans Cadix en lui abandonnant une victoire incomplète, il est probable que Nelson, plus fidèle à son plan primitif, eût dirigé moins imprudemment cette première attaque. On peut croire surtout qu'au danger d'attaquer la flotte combinée debout au corps il n'eût point ajouté, de gaieté de cœur, le danger plus grave encore, avec une brise incertaine et faible,

de l'attaquer sur deux lignes de file; mais l'ardeur de son âme l'emportait sur les conseils de la tactique. Toute évolution nouvelle eût été une perte de temps, et en fait de périls, le plus grave à ses yeux était de laisser échapper Villeneuve comme l'avait fait Calder. Quelle chance cependant nous ouvrait son impétuosité! Avant d'avoir amené sur le lieu de l'action des forces proportionnées aux nôtres, Nelson (tout semblait l'annoncer) devait voir ses premiers pelotons infailliblement écrasés par nos masses, comme des cavaliers, qui, pour enfoncer un carré, au lieu de se réunir et de charger ensemble, se diviseraient et chargeraient l'un après l'autre [1].

[1] « ... Ce dédain des règles dans le mode d'approcher l'ennemi tenait seulement à des circonstances particulières. On peut le regarder comme la conséquence de cette décadence des marines européennes qui nous avait appris à nous relâcher de notre système de guerre et à mépriser les leçons de la prudence. » (*Traité d'artillerie navale*, par le général anglais sir Howard Douglas.)

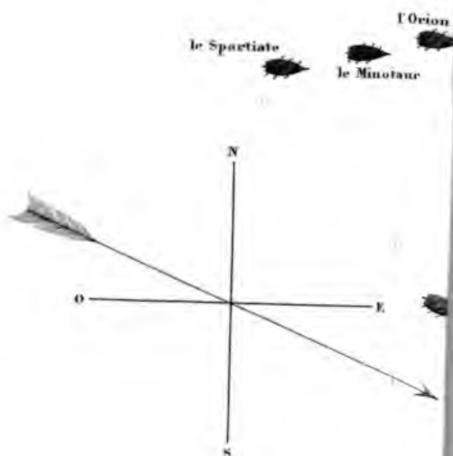
Rien de plus marin et de plus militaire pour une escadre qui se trouve beaucoup au vent de l'escadre qu'elle veut attaquer, que de se former d'abord en colonnes, d'arriver ensuite sur l'ennemi et de se déployer en ligne un peu en dehors de la portée du canon. C'est le moyen de faire à l'ennemi autant et plus de mal qu'on n'en peut recevoir, mais l'amiral Nelson ne déploya pas ses colonnes. Il attaqua l'armée combinée debout au corps, commença le combat à portée de pistolet, traversa notre ligne et réduisit la bataille à une série d'engagements particuliers. *Cette manœuvre n'aura pas, je pense, beaucoup d'imitateurs.*

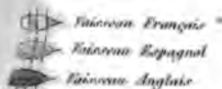
Les deux flottes cependant n'étaient plus séparées que par une distance de quelques milles. Debout sur la dunette du VICTORY, Nelson venait de signaler à son armée de se préparer à jeter l'ancre avant la fin du jour. « Ne pensez-vous pas, dit-il au commandant de L'EURYALUS, qu'il nous reste encore un signal à faire? » Il sembla réfléchir quelques instants, et appelant un des officiers attachés à son état-major : « Monsieur Pasco, lui dit-il, adressez ce signal à l'escadre : *l'Angleterre compte que chacun fera son devoir.* » On sait quel enthousiasme accueillit ce célèbre message, et quelle magique ardeur, quelle vigueur nouvelle la noble inspiration de son chef répandit dans les rangs de la flotte anglaise. « Maintenant, dit Nelson, je ne puis faire davantage. Il faut mettre notre confiance dans le souverain arbitre des événements de ce monde et dans la justice de notre cause. » Le capitaine Blackwood, ému des dangers que Nelson allait courir, frappé du pressentiment sinistre qui semblait l'agiter, osa le presser alors, au nom de

Entre deux escadres également exercées, celle qui attaquera ainsi sera certainement battue..... Mais dans ce genre d'attaque l'ennemi devait profiter de la supériorité que lui assuraient des vaisseaux bien manœuvrés, ayant à combattre des vaisseaux qui sortaient pour la première fois du port et dont une partie des équipages avait le mal de mer. (*Observations* du lieutenant général Escaño, chef d'état-major général de l'escadre espagnole, sur le combat de Trafalgar. — 17 décembre 1805.)



BATAILLE NAVALE
DE TRAFALGAR.
2e. mouvement à 1 h. 1/2.





J. B. Dufour

l'intérêt commun, de porter son pavillon sur L'EURYALUS, ou de laisser du moins à un autre vaisseau le poste périlleux qu'il avait choisi pour LE VICTORY. « Non, Blackwood, répondit l'amiral; en pareille occasion c'est au chef de donner l'exemple. » Feignant de céder aux sollicitations dont on l'entourait, il permit cependant qu'on transmît au TÉMÉRAIRE, au NEPTUNE et au LEVIATHAN l'ordre de prendre la tête de la ligne; mais bientôt, exigeant qu'on ajoutât de nouvelles voiles à celles que portait déjà LE VICTORY, il rendit l'exécution de l'ordre qu'il avait donné impossible.

Au moment où cette dernière manœuvre trahit l'impatience, toujours croissante, du commandant en chef, aucun signe extérieur n'annonçait encore qu'à bord du ROYAL SOVEREIGN on songeât à l'imiter. Ce vaisseau, dont la marche supérieure faisait depuis longtemps l'envie de Nelson, attendait, sous une voilure réduite, les vaisseaux qu'il avait devancés. Malgré cette prudence apparente, Collingwood n'en avait pas moins pris ses mesures pour conserver l'honneur de nous porter les premiers coups. A peine LE BELLEISLE et LE MARS se furent-ils approchés, que sur un geste de Collingwood, geste avidement épié, LE ROYAL SOVEREIGN déploya ses ailes à son tour, et, laissant bien loin derrière lui le reste de la flotte anglaise, sembla s'élancer seul vers l'armée combinée.

CHAPITRE XVI.

Combat de Trafalgar. 21 octobre 1805.

Il était midi. Les Anglais arborèrent le pavillon de Saint-George, le yacht à queue blanche, et aux cris sept fois répétés de *vive l'Empereur!* l'étendard tricolore s'éleva sur la poupe de chaque vaisseau français. Déployant en même temps la bannière des deux Castilles, les Espagnols suspendirent une longue croix de bois au-dessous de leur pavillon. Villeneuve, en ce moment, donna le signal du combat. Un coup de canon, dirigé contre LE ROYAL SOVEREIGN, partit immédiatement du vaisseau *le Fougueux*. Il fut suivi bientôt d'un feu roulant auquel le vaisseau anglais n'essaya point de répondre. LE ROYAL SOVEREIGN se trouvait alors à près d'un mille en avant du BELLEISLE, à deux milles environ et presque par le travers du VICTORY. Encore intact au milieu de ce feu mal dirigé, il s'avançait vers *la Santa-Ana*, sans dévier de sa route, silencieux, impassible, et comme protégé par un charme secret. L'équipage, étendu à plat-pont et couché dans les batteries, n'offrait aucune prise

au petit nombre de boulets qui frappaient la coque du vaisseau, et les projectiles qui passaient en grondant à travers la mâture n'avaient encore atteint que quelques cordages sans importance. « Rotheram (dit Collingwood à son capitaine de pavillon au moment où, après avoir essuyé pendant dix minutes le feu de l'armée combinée, il allait plonger enfin dans les rangs de notre arrière-garde), que ne donnerait pas Nelson pour être à notre place ! » « Voyez, s'écriait en même temps Nelson, comme ce noble Collingwood conduit bravement son escadre au feu ! » Collingwood, en effet, a montré le chemin à la flotte anglaise, et cueilli les prémices de la journée.

Le Fougueux essaye vainement de l'arrêter. Du triple étage de canons qui garnissent les flancs du ROYAL SOVEREIGN s'élancent des torrents de fumée et de fer. Chaque pièce, chargée d'un double projectile, est dirigée dans la poupe de *la Santa-Ana*. 150 boulets ont sillonné de l'arrière à l'étrave les batteries de ce vaisseau et laissé sur leur passage 400 hommes hors de combat. LE ROYAL SOVEREIGN se range alors au vent et engage vergue à vergue le vice-amiral espagnol; mais il a bientôt d'autres ennemis à combattre : *le San-Leandro*, *le San-Justo* et *l'Indomptable* accourent pour l'entourer; *le Fougueux* dirige sur lui un feu d'écharpe. Ses voiles sont bientôt en lambeaux. Cependant, au milieu de ce tourbillon de boulets *qu'on vit se heurter dans*

l'air[1], LE ROYAL SOVEREIGN ne presse pas moins vivement l'adversaire qu'il a choisi. Le feu du vaisseau espagnol s'est ralenti, et au-dessus du nuage de fumée qui enveloppe ce groupe héroïque, l'œil inquiet de Nelson peut distinguer encore le pavillon de Collingwood.

Le vent cependant a déjà trahi l'armée anglaise. Filant à peine un nœud et demi, LE VICTORY se traîne péniblement vers *la Santísima-Trinidad* et *le Bucentaure*, pendant que Collingwood, seul au milieu de l'armée combinée, tient en respect les vaisseaux qui l'assiégent. A midi vingt minutes, LE VICTORY est enfin à portée de canon de notre escadre. Un premier boulet, tiré par *le Bucentaure*, n'arrive point jusqu'à lui; un second vient tomber le long du bord; un troisième passe au-dessus de ses bastingages. Un boulet plus heureux traverse le grand perroquet. Nelson appelle le capitaine Blackwood : « Retournez à bord de votre frégate, lui dit-il, et rappelez à tous nos vaisseaux que je compte sur leur concours. Si, en se conformant à l'ordre de marche que je leur ai signalé, ils devaient rester trop longtemps hors du feu, qu'ils n'hésitent point à en adopter un autre. Le meilleur sera celui qui les conduira le plus promptement possible bord à bord d'un vaisseau ennemi. » En parlant ainsi, il reconduit

[1] Correspondance de l'amiral Collingwood.

BA

DE

or

San Francisco d'Asis

le Rayo

le

O

le Bellerophon

le Bahama

lossus

l'Argonaute

l'Indomptable

le San Leandro

efence

le Montanez

le San Justo

an Ildefonso



ar A. H. Dufour.

Gravée par Ch. Dyon





jusqu'au bord de la dunette le capitaine de L'EURYALUS. Blackwood saisit la main de l'amiral, et, d'une voix émue, lui exprime l'espoir de le revoir bientôt en possession de 20 vaisseaux français et espagnols. « Dieu vous bénisse, Blackwood ! lui répond Nelson, mais je ne dois plus vous revoir en ce monde ! »

Une ou deux minutes d'un morne silence ont suivi le dernier coup de canon du *Bucentaure*. Les canonniers vérifient leur pointage, et, comme à un signal donné, les 6 ou 7 vaisseaux qui entourent Villeneuve ouvrent tous à la fois leur feu sur LE VICTORY. La houle, qui, prenant nos vaisseaux en travers, leur imprime un balancement irrégulier, ajoute encore à l'incertitude de leur tir. Ceux de nos projectiles qui ne tombent point en deçà du VICTORY le dépassent ou vont s'égarer dans sa mâture. Ce vaisseau est arrivé à 500 mètres du *Bucentaure* sans avoir éprouvé d'avaries. Un boulet vient alors couper son mât de perroquet de fougue; un autre boulet met sa roue de gouvernail en pièces; un boulet ramé renverse sur la dunette 8 soldats de marine, car Nelson, moins prévoyant que Collingwood, a souffert que l'équipage du VICTORY demeurât debout et aligné, au lieu de le faire coucher à plat-pont. Un nouveau projectile passe entre Nelson et le capitaine Hardy. « L'affaire est chaude, dit Nelson avec un sourire, trop chaude pour durer longtemps. » Depuis *quarante minu-*

tes[1], LE VICTORY supporte le feu d'une escadre entière, et ce vaisseau, que rien au monde n'eût pu sauver d'une destruction complète, si nous eussions eu de meilleurs canonniers, ne compte encore que 50 hommes hors de combat[2]. 200 bouches à feu tonnant contre lui n'ont pu l'arrêter[3]. Porté majestueusement par les lames qui le soulèvent et le poussent vers nos rangs, il se dirige lentement sur le vaisseau de Villeneuve; mais la ligne à son approche s'est serrée comme un faisceau de dards. *Le Redoutable* a touché plusieurs fois de son beaupré le couronnement du *Bucentaure; la Santísima-Trinidad* est en panne sur l'avant de ce

[1] De midi vingt minutes à une heure. (James's *Naval History.*)

[2] « Je fis monter une grande partie des chefs de pièces sur le gaillard (dit le capitaine du *Redoutable*, dans le rapport qu'il adressa au ministre de la marine) pour leur faire remarquer combien nos vaisseaux tiraient mal : tous leurs coups portaient trop bas et tombaient dans l'eau. *Je les engageai à tirer à démâter.* »

[3] Ce qui prouve le mieux à quel point les canonniers français et espagnols étaient maladroits, c'est le peu d'avaries qu'éprouvèrent les deux premiers vaisseaux chefs de file des deux colonnes anglaises, avant qu'ils eussent coupé la ligne, malgré le feu que faisaient sur chacun d'eux quatre ou cinq vaisseaux de l'armée. (Relation de la bataille de Trafalgar, sans signature et sans date, mais présumée transmise par M. l'ambassadeur Beurnonville ou par M. Le Roy, alors consul général de France à Cadix. — Lue dans la séance du conseil d'enquête, le 23 septembre 1809.

dernier vaisseau ; *le Neptune* le serre de près sous le vent. Un abordage semble inévitable. Villeneuve saisit l'aigle de son vaisseau et la montre aux matelots qui l'entourent. « Mes amis, leur dit-il, je vais la jeter à bord du vaisseau anglais. Nous irons la reprendre ou mourir. » Nos marins répondent à ces nobles paroles par leurs acclamations. Plein d'espoir dans l'issue d'un combat corps à corps, Villeneuve, avant que la fumée dérobe *le Bucentaure* à la vue de l'escadre, adresse un dernier signal aux commandants de la flotte combinée. « Tout vaisseau, leur dit-il, qui ne combat point n'est pas à son poste, et doit prendre une position quelconque qui le reporte le plus promptement possible au feu. » Son rôle d'amiral est terminé. Il ne lui reste plus qu'à se montrer le plus brave des capitaines de l'armée.

Hardy, cependant, vient de reconnaître l'impossibilité de couper la ligne sans aborder un de nos vaisseaux. Il en prévient Nelson. « Nous n'y pouvons rien, lui répond l'amiral. Abordez le vaisseau que vous voudrez ; je vous en laisse le choix. » Hardy cherche dans ce groupe impénétrable le moins formidable adversaire. L'apparence chétive du *Redoutable*, vaisseau de 74 récemment radoubé au Ferrol, lui vaut l'honneur qu'ambitionnent *la Santísima-Trinidad* et *le Bucentaure*. C'est vers lui que le capitaine Hardy porte LE VICTORY. A une heure, le vieux vaisseau de Keppel et de Jervis,

le vaisseau de Nelson, passe derrière *le Bucentaure* à portée de pistolet. Une caronade de 68, placée sur son gaillard d'avant, vomit la première, à travers les fenêtres de poupe du vaisseau français, un boulet rond et 500 balles de fusil. De nouveaux coups se succèdent à intervalles réguliers; 50 pièces, chargées à double et triple projectile, ébranlent et fracassent l'arrière du *Bucentaure*, démontent 20 de ses canons et remplissent ses batteries de morts et de blessés [1]. LE VICTORY traverse lentement la ligne qu'il vient de rompre et reçoit le feu meurtrier du *Neptune* sans y répondre. Après avoir porté cette atteinte mortelle au *Bucentaure*, c'est au *Redoutable* que ses canons s'adressent. Au milieu de la fumée, Hardy vient brusquement sur tribord, et, sans continuer sa route vers *le Neptune*, qui, virant de bord, va se joindre à l'arrière-garde, il se jette sur *le Redoutable*, qu'il avait déjà dépassé. Accrochés bord à bord, les deux vaisseaux dérivent hors de la ligne. Des hunes, des batteries du *Redoutable*, on répond sans pâlir au feu du

[1] « .... Le vaisseau de tête ennemi LE VICTORY nous rangea de si près, que ses vergues croisaient au-dessus de notre dunette.... Nous ne pouvions que faire jouer quelques canons de l'arrière et la mousqueterie de la dunette et des hunes, mais tous furent bientôt hors de combat par les canons de la troisième batterie du VICTORY, ceux de ses gaillards et les caronades de sa dunette qui nous dominait considérablement. » (Rapport de M. Magendie, capitaine de vaisseau, commandant *le Bucentaure*.)

vaisseau anglais, et dans ce combat singulier, combat de mousqueterie bien plus que d'artillerie, nos marins ont repris l'avantage[1]. En peu d'instants, les passavants et les gaillards du VICTORY sont jonchés de cadavres. Des 110 hommes qui se trouvaient sur le pont de ce vaisseau avant le commencement de l'action, 20 à peine peuvent combattre encore. L'entre-pont est encombré des blessés et des mourants qu'on y transporte sans cesse.

A la vue de tant de victimes, les chirurgiens anglais, qui leur prodiguent d'insuffisants secours, croient déjà la journée compromise. Le chapelain du VICTORY, éperdu, égaré par son émotion, veut fuir ce lieu d'horreur, *cet étal de boucher,* comme il appelait encore, après de longues années, l'obscur espace privé d'air et inondé de sang où le rete-

[1] Il n'y avait point de mousqueterie dans les hunes du VICTORY. Depuis qu'il avait été témoin de l'explosion de *l'Alcide* et de *l'Orient*, Nelson regardait l'incendie comme le plus grand danger d'un combat naval. Avant le commencement de l'action, il avait fait soigneusement arroser les toiles de bastingage du VICTORY, mettre à la mer les embarcations de porte-manteaux, fait soustraire au feu, en un mot, tout ce qui pouvait lui servir d'aliment. C'est à cette préoccupation surtout qu'il faut attribuer l'absence de mousqueterie dans les hunes du VICTORY. Nelson craignait qu'une décharge maladroite, une explosion fortuite, ne mît le feu dans les hunes et ne devînt la cause d'un épouvantable accident. C'est ce qui arriva en effet, dans ce combat même, à un vaisseau français, *l'Achille*.

nait un pénible devoir. Il s'élance sur le pont. Au milieu du tumulte, à travers la fumée, il reconnaît Nelson et le capitaine Hardy se promenant sur le gaillard d'arrière. Non loin d'eux, quelques hommes échangeaient une vive fusillade avec les hunes du vaisseau français. Tout à coup, l'amiral chancelle et tombe la face contre terre. Une balle, partie de la hune d'artimon du *Redoutable*, l'avait frappé sur l'épaule gauche, avait traversé l'épaulette, et, après avoir labouré la poitrine, s'était logée dans l'épine dorsale. Le chapelain accourt; mais, avant lui, un sergent et deux matelots timoniers sont près de l'amiral. Ils le relèvent tout souillé du sang dont le pont est couvert. Hardy, qui n'a point entendu le bruit de sa chute, se retourne alors, et, plus pâle, plus ému que Nelson lui-même : « J'espère, milord, s'écrie-t-il, que vous n'êtes pas dangereusement blessé! — C'est fait de moi, Hardy, répond l'amiral; *ils y ont enfin réussi*. J'ai l'épine du dos brisée. » Les matelots qui l'ont relevé l'emportent dans leurs bras et le déposent dans l'entre-pont, au milieu de la foule des blessés.

La brise, presque éteinte par la canonnade, n'avait encore amené, à une heure un quart, au moment où fut frappé Nelson, que 5 vaisseaux anglais sur le champ de bataille. A l'arrière-garde, LE ROYAL SOVEREIGN avait combattu seul pendant quinze minutes. Le premier après lui, LE BELLEISLE avait coupé la ligne, à midi et demi, en ar-

rière de *la Santa-Ana;* mais, déjà mutilé par les bordées d'enfilade qu'il venait de recevoir, démâté de son mât d'artimon par *le Fougueux,* LE BELLEISLE s'était trouvé enfermé lui-même dans un cercle de vaisseaux ennemis. Bientôt, cependant, les vaisseaux anglais arrivent en foule de ce côté : LE MARS s'attaque au *Pluton,* LE TONNANT à *l'Algésiras;* LE BELLEROPHON, LE COLOSSUS, L'ACHILLES, traversent la ligne ; LE DREADNOUGHT, de 98, LE POLYPHEMUS, de 64, les suivent de loin sous toutes voiles ; LE REVENGE, LE SWIFTSURE, LE DEFIANCE, LE THUNDERER et LE DEFENCE se détachent vers la droite pour doubler l'arrière-garde et la mettre entre deux feux. C'est déjà dans cette partie de la ligne un combat général : c'est encore un engagement particulier à l'avant-garde et au corps de bataille. Là, en effet, Dumanoir, avec ses 10 vaisseaux, forme une réserve que les vaisseaux anglais ont à peine menacée. *Le Bucentaure* et *la Santísima-Trinidad* canonnent de loin LE TÉMÉRAIRE, LE NEPTUNE et LE LEVIATHAN, qui se dirigent sur eux vent arrière; *le Redoutable*, seul aux prises avec LE VICTORY, le presse avec une nouvelle vigueur.

Le pont de ce dernier vaisseau est devenu désert; de la hune d'artimon du *Redoutable,* on en prévient le capitaine Lucas. Il appelle à l'instant ses divisions d'abordage. En moins d'une minute, les gaillards du vaisseau français sont couverts d'hommes armés qui se précipitent sur la dunette,

sur les bastingages et dans les haubans. Les canonniers du VICTORY abandonnent leurs pièces pour repousser ce nouveau danger. Accueillis par une pluie de grenades et un feu nourri de mousqueterie, ils se replient bientôt en désordre dans la première batterie; mais la masse du VICTORY le protége, et les matelots du *Redoutable* font de vains efforts pour escalader ses murailles. Le capitaine Lucas ordonne de couper les suspentes de la grand'vergue, et veut la jeter comme un pont-levis en travers des deux vaisseaux. S'aidant de l'ancre suspendue dans les porte-haubans du VICTORY, l'aspirant Yon et quatre matelots sont parvenus à gagner le pont du vaisseau anglais. Ils montrent ce chemin à leurs compagnons; les colonnes d'abordage se reforment à la hâte; le second du *Redoutable*, le lieutenant de vaisseau Dupotet, se jette à leur tête et leur fait partager sa bouillante ardeur : quelques minutes encore, et LE VICTORY est à nous! C'est alors qu'une effroyable volée de boulets et de mitraille balaye le pont du *Redoutable*. LE TÉMÉRAIRE, après avoir franchi la ligne, est venu se jeter sous le beaupré de ce vaisseau. 200 hommes ont été renversés par sa première bordée; LE TÉMÉRAIRE retombe en travers du vaisseau français et le foudroie de nouveau de son artillerie. Serré entre deux vaisseaux à trois ponts, *le Redoutable* se débat quelque temps dans cette double étreinte. Ses canons démontés,

sa poupe déchirée et pendante, son grand mât abattu, ses porte-haubans en feu, n'ont point encore appris au capitaine Lucas la nécessité de se rendre; mais LE NEPTUNE et LE LEVIATHAN ont coupé la ligne à leur tour, et toute résistance devient désormais inutile. A une heure cinquante-cinq minutes, le capitaine Lucas livre à l'ennemi un vaisseau criblé de boulets et les débris d'un équipage qui compte en ce moment 522 hommes hors de combat [1]. « Jamais l'intrépide Nelson ne pouvait succomber en combattant des ennemis plus dignes de son courage [2]. »

Unis par leurs mâts abattus, qui sont tombés d'un vaisseau sur l'autre, LE VICTORY, *le Redoutable* et LE TÉMÉRAIRE dérivent ensemble vers l'arrière-garde. Arrivés à cent mètres du *Fougueux*, LE TÉMÉRAIRE dirige vers ce vaisseau ses canons de tribord. Malgré le double combat qu'il vient de soutenir contre LE ROYAL SOVEREIGN et LE BELLEISLE, *le Fougueux*, digne émule du *Redoutable*, aborde sans hésiter LE TÉMÉRAIRE. Mortellement blessé, l'intrépide capitaine Baudouin, héros

[1] Le jour du combat de Trafalgar, l'équipage du *Redoutable*, officiers et aspirants compris, se composait de 643 hommes. Après le combat, 169 hommes seulement, dont 70 blessés, se trouvèrent réunis à bord du vaisseau anglais *le Swiftsure*. 474 avaient été tués ou trop grièvement blessés pour avoir pu se sauver lorsque *le Redoutable* avait coulé à fond.

[2] Rapport du capitaine Lucas.

simple et modeste, dont la France a laissé périr le nom et auquel l'Angleterre eût donné une tombe à Westminster, Baudouin, de la dunette où il est tombé, anime encore son équipage ; mais il retient en vain, par un suprême effort, la vie qui lui échappe. Il expire, trop heureux d'expirer avant d'avoir vu son vaisseau au pouvoir de l'ennemi! Cette nouvelle lutte est trop inégale; le second du *Fougueux*, le capitaine de frégate Bazin, est blessé; 400 hommes sont hors de combat; les Anglais s'élancent dans les grands haubans du *Fougueux*, se rendent maîtres du pont et amènent eux-mêmes le pavillon du vaisseau français.

Au moment où *le Fougueux* et *le Redoutable* succombaient sous l'effort des trois-ponts anglais, *la Santa-Ana*, démâtée de tous mâts depuis près d'une demi-heure, se rendait au vaisseau de Collingwood [1]. Ce fut la première victoire remportée à l'arrière-garde. Les Anglais avaient rencontré dans cette partie de la ligne une résistance inattendue. Isolé au milieu des vaisseaux français, LE BELLEISLE, après avoir repoussé *le Fougueux*, supportait depuis une heure le feu de *l'Achille*, de

[1] « ...... Je m'aperçus que le vaisseau *la Santa-Ana* ne faisait pas une défense proportionnée à sa force ; j'aperçus en outre plusieurs hommes cachés en dehors du vaisseau, du côté opposé à l'ennemi. » (Rapport du capitaine Maistral, commandant *le Neptune*.)

l'Aigle et du *Neptune*. Démâté de ses trois bas mâts, et comme enseveli sous cet amas de voiles et de cordages, le vaisseau anglais garde encore ses couleurs au tronçon de son mât-d'artimon. Il essuie nos volées sans pouvoir y répondre; mais bientôt les secours lui arrivent de toutes parts. LE POLYPHEMUS vient s'interposer entre lui et *le Neptune;* LE DEFIANCE l'abrite du feu de *l'Aigle;* LE SWIFTSURE le salue de trois acclamations et se précipite vers *l'Achille*.

Au vent de ces vaisseaux, une lutte terrible s'est déjà engagée entre LE MARS et *le Pluton*, entre LE TONNANT et *l'Algésiras*. LE MARS voit son commandant emporté par un boulet; *le Pluton*, qui porte le guidon de l'intrépide capitaine Cosmao [1], se dispose à tenter l'abordage, quand un nouveau peloton de vaisseaux anglais l'oblige à se retirer.

L'Algésiras, abordé par LE TONNANT, se montre également digne de sa haute réputation; mais la position qu'occupe LE TONNANT donne au vaisseau anglais un trop grand avantage. Le beaupré engagé dans les haubans du TONNANT, *l'Algésiras* ne peut se servir de son artillerie et reçoit un feu roulant d'enfilade. Le contre-amiral Magon, jaloux

[1] Les matelots du *Pluton* avaient, dans leur langage énergique, donné à leur capitaine un glorieux surnom qu'il a porté et mérité pendant toute cette guerre : *va-de-bon-cœur*.

de guider ses marins à bord du vaisseau anglais, les rallie sous ce feu meurtrier et combat avec eux au premier rang. Atteint déjà au bras et à la cuisse, il refuse de quitter le pont. Il cède enfin aux instances de ses officiers; mais pendant que deux matelots l'entraînent, un biscaïen le frappe à la poitrine. Il tombe au moment où le mât de misaine vient d'être abattu. Presque au même instant, le feu se déclare dans la fosse aux lions; le grand mât et le mât d'artimon couvrent le pont de leurs débris. Le capitaine de pavillon Letourneur, le lieutenant de vaisseau Plassan, ont été grièvement blessés. Un jeune officier que la mort a respecté, et auquel l'avenir réserve de plus heureux combats [1], M. Botherel de La Bretonnière, prolonge encore quelques instants cette défense héroïque. Cependant les matelots anglais ont envahi le pont de *l'Algésiras;* au milieu de la confusion qu'a produite la chute des trois bas-mâts, ils prennent possession d'un vaisseau entièrement désemparé.

Non loin de *l'Algésiras*, 4 vaisseaux français, *l'Aigle, le Swiftsure, le Berwick, l'Achille,* soutiennent avec le même courage un combat acharné. Après avoir engagé LE BELLEROPHON vergue à vergue pendant près d'une heure, *l'Aigle,* séparé malgré lui d'un adversaire qu'il était sur le point de

[1] M. Botherel de La Bretonnière commandait le vaisseau *le Breslau* au combat de Navarin.

réduire, s'est porté contre LE BELLEISLE. Privé de son commandant, le brave capitaine Gourrège, il succombe à trois heures et demie sous les coups réunis du REVENGE et du DEFIANCE.

Le Swiftsure a perdu 250 hommes ; l'intrépide brillant officier qui commande la manœuvre sous les ordres du capitaine Villemadrin, le lieutenant de vaisseau Aune, est renversé de son banc de quart. C'est le troisième officier qu'ait atteint le feu de l'ennemi. *Le Swiftsure* est enfin accablé par LE BELLEROPHON et LE COLOSSUS.

Le Berwick, sous les ordres du capitaine Camas, du *vaillant capitaine Camas,* comme l'appelle à bon droit l'historien anglais [1], combat successivement LE DEFENCE et L'ACHILLES. Malgré la chute de ses mâts, il se défend avec la même ardeur. 51 cadavres jonchent déjà ses batteries; 200 blessés encombrent son entre-pont. Le capitaine Camas reçoit le coup mortel; son second, le lieutenant de vaisseau Guichard, lui survit à peine quelques minutes. *Le Berwick* tombe alors au pouvoir des Anglais.

L'Achille a des premiers assailli LE BELLEISLE ; il se trouve bientôt enveloppé à son tour. LE POLYPHEMUS, dégagé du *Neptune,* qui se porte à l'extrême arrière-garde, LE SWIFTSURE, le PRINCE, de 98, l'écrasent du feu roulant de leurs batteries.

[1] James, *Histoire navale.*

Le commandant Deniéport, déjà blessé à la cuisse, est tué à son poste qu'il n'a pas voulu abandonner. Le mât de misaine, à demi dévoré par l'incendie qui vient d'éclater dans la hune, est bientôt abattu par les boulets ennemis; il tombe sur le pont, qu'il couvre de sa masse embrasée. *L'Achille*, en proie aux flammes, ne voit plus un vaisseau allié autour de lui; la plupart de ses officiers ont été tués ou blessés, et c'est un enseigne de vaisseau qui occupe la place du brave capitaine Deniéport. L'intrépide Cauchard, seul débris d'un état-major de héros, combat sans espoir, mais combat encore. La crainte d'une effroyable explosion éloigne enfin les vaisseaux anglais. *L'Achille* n'a plus à combattre que l'incendie; mais il s'agite en vain dans une agonie douloureuse. Vers cinq heures et demie, ce glorieux vaisseau, dont le pavillon n'a pas été amené, saute en l'air avec une portion de son équipage.

Longtemps avant l'explosion de *l'Achille*, le désordre le plus complet régnait à l'arrière-garde. Coupée sur tous les points, cette partie de la ligne ne présentait plus qu'un amas confus de vaisseaux entourés et près de s'affaisser sous le nombre. *Le Monarca,* d'abord canonné par LE TONNANT, cède au feu du BELLEROPHON ; *le Bahama* se rend au COLOSSUS ; *l'Argonauta*, écrasé par les premières volées de L'ACHILLES, est contraint d'amener son pavillon devant les nouveaux ennemis qui le pres-

sent : *le San-Juan Nepomuceno* est amariné par LE DREADNOUGHT. 7 vaisseaux français et 5 vaisseaux espagnols ont succombé ; mais dix vaisseaux anglais ont acheté chèrement ces premiers avantages : LE VICTORY compte 159 hommes hors de combat, LE ROYAL SOVEREIGN 141, LE TÉMÉRAIRE 123, LE MARS et LE COLOSSUS ont éprouvé des pertes non moins considérables. Le premier de ces vaisseaux, dans son engagement avec *le Pluton*, a eu 98 hommes tués ou blessés; le second 200, pendant qu'il combattait successivement *l'Argonaute*, commandé par le capitaine Épron, *le Bahama* et *le Swiftsure*. La prise de *l'Algésiras* a coûté 76 hommes au TONNANT ; LE BELLEROPHON, dans son abordage avec *l'Aigle*, a perdu 150 hommes et son capitaine, atteint d'une blessure mortelle. LE BELLEISLE, bien que complétement démâté, a moins souffert que le BELLEROPHON et LE COLOSSUS. Le nombre des morts et des blessés est, à bord de ce vaisseau, de 126, de 72 à bord de L'ACHILLES, de 70 à bord du DEFIANCE, de 79 à bord du REVENGE. Tels sont les vaisseaux anglais qui ont supporté tout le poids de l'action; la plupart flottent désemparés au milieu des vaincus, masses inertes et haletantes, incapables d'engager un nouveau combat ; mais une imposante réserve parcourt en ce moment le champ de bataille et recueille les fruits de leur victoire. Dans la seule colonne de Collingwood, colonne plus sérieusement engagée cepen-

dant que celle de Nelson, cette réserve se compose encore de 6 vaisseaux presque intacts : 2 vaisseaux à trois ponts, LE DREADNOUGT, qui n'eut que 33 hommes atteints par notre feu, LE PRINCE, *qui n'en eut pas un seul;* 3 vaisseaux de 74, 1 vaisseau de 64, comptant à peine à la fin de la journée, LE DEFENCE 36 hommes tués ou blessés, LE THUNDERER 16, LE SWIFTSURE 17, LE POLYPHEMUS 6. Ces vaisseaux, arrivés sur le lieu de l'action trois heures après LE ROYAL SOVEREIGN et LE BELLEISLE, portent sur tous les points de l'arrière-garde un irrésistible effort.

Un dernier groupe de vaisseaux français et espagnols s'est rassemblé autour de l'amiral Gravina. Appuyé du *San-Ildefonso*, *le Prince des Asturies* a déjà combattu LE DEFIANCE et LE REVENGE. LE DREADNOUGHT, LE POLYPHEMUS et LE THUNDERER se réunissent pour l'accabler, *le Pluton* et *le Neptuno* pour le défendre. Gravina est blessé; son chef d'état-major, le contre-amiral Escaño, est atteint à ses côtés. *Le San-Ildefonso* amène sous la volée du DEFENCE ; *le Prince des Asturies* sort alors de la ligne, et arbore au grand mât le signal de ralliement. La frégate *la Thémis*, commandée par le brave capitaine Jugan, vient l'enlever sous le feu de l'ennemi et l'entraîne vers Cadix. A regret, *le Pluton* et *le Neptuno* se rangent sous son pavillon, et vont rejoindre *l'Argonaute* et *l'Indomptable,* qui avec *le San-Leandro*, *le San-Justo* et *le*

Montañez, s'éloignent lentement du champ de bataille.

La colonne de Collingwood a rempli sa tâche. Des 20 vaisseaux qu'elle a combattus, 10 lui ont opposé une résistance sérieuse ; quelques-uns l'ont canonnée de trop loin, d'autres ont plié trop tôt ; 8 seulement échappent à sa poursuite. L'aile gauche de l'armée combinée est dispersée ou détruite, mais à l'aile droite on peut combattre encore. Là Dumanoir, comme nous l'avons dit, possède 10 vaisseaux intacts, et, à un mille à peine de cette puissante réserve, *le Bucentaure*, et *la Santisima-Trinidad* partagent glorieusement les mêmes dangers et repoussent les mêmes attaques. LE NEPTUNE, de 98, LE LEVIATHAN et LE CONQUEROR, de 74, L'AFRICA, de 64, entourent ces deux vaisseaux. Calme et résigné au milieu de l'affreux désastre qu'il a prévu, Villeneuve s'étonne cependant que Dumanoir hésite aussi longtemps à voler à son secours. Depuis le commencement de l'action, l'avant-garde n'a eu d'autre ennemi à repousser qu'un chétif vaisseau de 64, L'AFRICA, qui, séparé pendant la nuit de l'armée anglaise, a dû, pour arriver jusqu'au vaisseau du contre-amiral Cisneros, prolonger, à portée de canon, la division du contre-amiral Dumanoir. Villeneuve, pendant qu'il lui reste un mât encore pour y faire flotter ses signaux, ordonne à l'avant-garde de virer lof pour lof tout à la fois. Dumanoir répète ce si-

gnal[1]. Moins longtemps différée, cette manœuvre eût pu rétablir le combat; mais le temps a marché,

[1] Le contre-amiral Dumanoir a discuté, dans un Mémoire adressé à l'amiral Decrès, le 30 septembre 1809, les imputations dont sa conduite, pendant le combat de Trafalgar, avait été l'objet.

« La seule justification, disait l'amiral Decrès, que le contre-amiral Dumanoir pourrait présenter serait *dans l'impossibilité où il a été de manœuvrer autrement.* »

C'est, en effet, cette impossibilité que l'amiral Dumanoir s'attache à démontrer. Plaçons donc en regard les accusations et les réponses.

Première observation du Ministre. — Le contre-amiral Dumanoir, qui commandait l'avant-garde, n'a-t-il pas, au commencement de l'affaire, perdu un temps assez long à canonner à trop grande distance la ligne ennemie qui se portait sur le corps de bataille, au lieu de virer de bord sur elle, dès que son mouvement sur cette partie a été marqué?

N'a-t-il pas ensuite trop tardé à faire et à exécuter le signal de virer de bord pour secourir l'Amiral?

Réponse du contre-amiral Dumanoir. — Au commencement du combat, la colonne du Nord se dirigea sur l'avant-garde qui engagea avec elle pendant quarante minutes et combattit ensuite un vaisseau qui, venant du Nord, serrait le vent pour aller rejoindre son armée. Dès que je ne vis plus d'ennemis par le travers de l'avant-garde, je fis signal (article 5 des signaux à la voile par un seul pavillon) aux vaisseaux qui n'avaient pas d'ennemis par leur travers de se porter promptement au feu. La mer était houleuse, le vent très-faible et presque calme; les vaisseaux gouvernaient à peine. Aucun vaisseau n'exécuta le signal. Peu de temps après, je fis signal à l'Amiral que l'avant-garde n'avait plus d'ennemis à combattre, et je fis aussitôt frapper celui à l'avant-garde de *virer de bord lof pour lof tous à la*

et le feu du *Bucentaure* et de *la Santisima-Trinidad* s'affaiblit déjà. On voit bientôt, comme les arbres d'un bois séculaire, leurs mâts coupés au pied chanceler et s'abattre [1]. Déplorable résultat d'un instant d'hésitation ! Dumanoir, forcé d'assister aux suprêmes convulsions de ces nobles navires, compte avec anxiété les instants qu'il leur reste à vivre. L'avant-garde, il n'en peut plus douter, arrivera trop tard. Il est près de trois heures avant que la faiblesse de la brise lui ait permis d'achever son évolution. Les 10 vaisseaux dont cette avant-garde se compose se partagent alors en deux pelotons égaux. *Le Scipion*, *le Duguay-Trouin*, *le Mont-blanc* et *le Neptuno* se rangent dans les eaux du

fois. Dans le même temps, l'Amiral hissa ce signal que je répétai et exécutai de suite. Jusqu'à ce moment, le calme en avait rendu l'exécution impossible et, quoique le vent eût alors un peu fraîchi, nous ne pûmes exécuter ce mouvement qu'à l'aide des embarcations. Je ne puis éprouver le reproche d'avoir tardé à exécuter ce signal, puisqu'au moment où il paraissait, le canot envoyé de l'avant nageait pour faciliter l'évolution du vaisseau. Aussi fus-je le premier viré et je m'empressai de prendre la tête pour aller au secours de l'Amiral.

[1] ... « Les désastres de cette journée ne peuvent être attribués qu'au sort des armes et au mélange de beaucoup de vaisseaux espagnols mal armés et à peine organisés dont les agrès étaient si mal tenus que, dès les premières bordées, leur mâture tombait comme par enchantement. » (Rapport supplémentaire du contre-amiral Dumanoir le Pelley, lu dans les séances des 17 et 18 octobre 1809.)

Formidable et manœuvrent pour passer au vent de la ligne ; *le San-Francisco d'Asis*, *le San-Agustin*, *le Rayo*, de 100 canons, *le Héros* et *l'Intrépide* gouvernent directement sur *le Bucentaure*[1].

Ces 5 vaisseaux ont cherché pour se rendre au feu un chemin plus court que celui que leur indi-

[1] *Deuxième observation du Ministre.* — Lorsque le contre-amiral Dumanoir a eu viré de bord, n'a-t-il pas, avec les vaisseaux qui le suivaient, tenu le vent plus que ne le demandaient la situation où se trouvait le centre et le devoir de porter un prompt secours à l'Amiral ?

Réponse du contre-amiral Dumanoir. — Aussitôt que j'eus viré de bord, je dirigeai la route sur l'Amiral de manière à en passer à deux encâblures et portant toutes voiles possibles pour arriver plus tôt à son secours, mais la très-faible brise s'opposait à mes désirs. Ce n'était qu'en passant au vent et à très-petite distance de la ligne que je pouvais porter secours à l'Amiral et me conserver maître de mes mouvements. En me laissant souventer, la houle et la petite brise ne me l'eussent jamais permis, et les vaisseaux ennemis, qui avaient doublé le centre, m'auraient séparé de lui ; mais, en passant au vent comme la seule route pour y parvenir, j'ai si peu tenu le vent que j'ai combattu à moins de demi-portée de canon les ennemis qui avaient engagé le centre de notre armée. J'arrivai encore à temps pour essayer de couper deux vaisseaux de l'arrière-garde de la division du Nord qui, courant vent-arrière, me passèrent à portée de pistolet de l'avant. Les avaries qu'ont reçues les vaisseaux, et particulièrement *le Formidable*, chef de file de cette division, démontrent que, loin d'avoir trop tenu le vent, nous avons approché l'ennemi de près.

que *le Formidable*[1]; mais tous ne persévèrent pas dans cette voie généreuse : sur le champ de bataille, au lieu de combattants épuisés, ils trouvent des vaisseaux frais pour les recevoir. LE BRITANNIA, de 100 canons, L'AJAX et L'ORION, de 74, L'AGAMEMNON, de 64, ont eu le temps d'accourir. A cette vue, *le Rayo* et *le San-Francisco*, après avoir essuyé pendant quelque temps le feu du BRITANNIA, se hâtent d'opérer leur retraite et vont se réunir à la division de l'amiral Gravina. *Le Héros*, qui les précédait, continue sa route. Une lutte inégale s'engage ; le brave capitaine Poulain a été tué dès le commencement de l'action; son vaisseau, qu'il n'anime plus de sa présence et qui a déjà perdu 34 hommes, se soustrait, non sans

[1] .... A deux heures, *le Bucentaure*, dégréé et démâté de plusieurs mâts, ainsi que les vaisseaux du centre qui avaient soutenu le feu de toute la colonne ennemie, fit signal à l'avant-garde que ses vaisseaux ne combattaient pas, parce qu'ils n'avaient pas d'ennemis par leur travers. Alors *le Formidable* signala à ce corps d'armée de virer lof pour lof tous à la fois et de tenir le vent les amures à tribord. Ce signal, adressé à 10 vaisseaux qui n'étaient pas engagés, ne fut exécuté que par *le Formidable, le Duguay-Trouin*, *le Montblanc*, et *le Scipion*. Les autres (peut-être croyant mieux faire en se réunissant aux vaisseaux du centre et de l'arrière-garde qui paraissaient vouloir se former sous le vent de l'armée anglaise) *n'obéirent point au signal qui leur en fut fait, même en particulier*. (Rapport de M. Rigodit, enseigne de vaisseau embarqué sur le vaisseau *le Duguay-Trouin* dans la journée du 21 octobre 1805.)

peine, à une capture devenue imminente. *Le San-Agustin*, canonné par plusieurs vaisseaux anglais, est enlevé à l'abordage par LE LEVIATHAN. En ce moment, *le Bucentaure* et *la Santísima-Trinidad*, complétement démâtés, sont à la merci de l'ennemi. Villeneuve cherche un canot qui puisse le transporter sur un autre vaisseau. « *Le Bucentaure*, dit-il, a rempli sa tâche; la mienne n'est pas encore terminée; » mais les boulets qui l'ont épargné ne lui ont point laissé le moyen d'obéir à ces dernières inspirations de son courage. Il n'est pas un endroit du *Bucentaure* qui n'ait été criblé par les projectiles de l'ennemi, pas une embarcation qui n'ait été mise en pièces. Les canons sont démontés ou masqués par les débris de la mâture; 209 hommes, morts, blessés et mourants, gisent étendus dans les batteries ou dans l'entre-pont [1]. Villeneuve cède à la fatalité et se rend au vaisseau LE CONQUEROR [2]. Un canot de ce vaisseau, monté par

[1] On ne sait pas exactement le nombre d'hommes qui ont été tués ou blessés sur *le Bucentaure*. Les événements se sont succédé avec tant de rapidité depuis l'époque du combat jusqu'à celle du naufrage qu'on n'a pas eu le temps de faire un appel général. On est certain qu'il manque 274 hommes de son équipage, dont 65 ont péri sur *l'Indomptable*. Ce calcul fait monter le nombre des tués et des blessés à 209 hommes, parmi lesquels il y en a 138 dont on ignore le sort, mais que l'on croit avoir été tués dans le combat. (Compte rendu du conseil d'enquête.)

[2] ..... « Dégréé complétement, entièrement démâté, ayant

quatre hommes, se fait jour à travers les débris qui entourent *le Bucentaure*, et, sous la pluie de projectiles qui se croisent encore en tous sens sur le champ de bataille (foudres impuissants des vaisseaux qui succombent, ou derniers traits de mort lancés par les vainqueurs), le capitaine Atcherley, commandant les soldats de marine du CONQUEROR, parvient à conduire à bord du vaisseau LE MARS le commandant en chef de l'armée franco-espagnole.

De son lit de douleur, Nelson entend les acclamations dont l'équipage du VICTORY salue la capture du *Bucentaure*. Il demande avec instance

perdu tous les hommes des gaillards, la batterie de 24 entièrement démontée et encombrée par les morts et blessés, le côté de tribord engagé par la mâture, hors d'état de se défendre, ... n'étant secouru par aucun vaisseau, tous paraissant engagés et n'en ayant aucun à portée, ni aucune frégate sur laquelle l'amiral pût placer son pavillon, n'ayant pas même un canot dans lequel il pût s'embarquer, ayant été tous criblés ainsi que celui que nous avions gardé à la mer avant le combat, nous étions isolés au milieu de cinq vaisseaux ennemis qui faisaient un feu très-vif sur nous.... L'amiral Villeneuve a été forcé d'ordonner d'amener, afin d'éviter de faire tuer plus de braves gens sans pouvoir riposter, ce qui a été exécuté après trois heures et un quart de combat.

..... « Lorsque le vaisseau eut amené, une embarcation du CONQUEROR vint à bord et conduisit sur LE MARS l'amiral Villeneuve, M. La Contamine, chef d'état-major de l'armée de terre, moi et deux adjudants de l'amiral.....

..... « Arrivés à bord du MARS, on nous fit descendre dans le faux-pont, le combat partiel continuant toujours.... Après

qu'on appelle le capitaine Hardy. « Eh bien! Hardy, lui dit-il en l'interrogeant du regard, où en est le combat? La journée est-elle à nous? — Sans aucun doute, milord, répond le capitaine Hardy : 12 ou 14 vaisseaux ennemis sont déjà en notre pouvoir, mais 5 vaisseaux de l'avant-garde viennent de virer de bord et paraissent disposés à se porter sur LE VICTORY. J'ai appelé autour de nous 2 ou 3 de nos vaisseaux encore intacts, et

l'action, on nous mit tous à bord du NEPTUNE, où je suis de présent, sans autres effets que ceux que j'ai sur le corps, n'ayant pas eu le temps de rien emporter en quittant le vaisseau.....

..... « Le capitaine du vaisseau LE NEPTUNE, M. Freemantle, nous traite parfaitement bien et avec beaucoup d'égards. »

(Rapport du capitaine de vaisseau Magendie, commandant le *Bucentaure*).

« ..... Avec quelle peine ne me souviens-je pas de l'amiral Villeneuve, se plaignant amèrement d'être épargné au milieu de tant de boulets, de mitraille et d'éclats, ne pouvant être transporté sur un autre vaisseau par les accidents de la mâture et du combat, qui avaient anéanti le canot qui avait été préparé et rendu inutiles ceux qui restaient à bord! Combien de fois, avant de se décider à subir le malheur de cette journée, n'a-t-il pas ordonné de voir s'il pouvait être secouru par quelque autre vaisseau pour rendre profitable à la gloire de l'Empereur et à la sienne, la foule de victimes sacrifiées à chaque seconde par les bordées de l'ennemi, contre lesquelles nous n'avions plus le bonheur de pouvoir nous défendre d'une manière relative! »

(Rapport de M. le capitaine de frégate Prigny, adjudant-commandant de l'armée navale, 18 novembre 1805.)

nous leur préparons un rude accueil. — J'espère, Hardy, ajoute l'amiral, qu'aucun de nos vaisseaux *à nous* n'a amené son pavillon ? » Hardy s'empresse de le rassurer. « Soyez tranquille, milord, lui dit-il ; il n'y a rien à craindre de ce côté-là. » Nelson attire alors vers lui le capitaine du VICTORY. « Hardy, murmure-t-il à son oreille, je suis un homme mort. Je sens la vie qui m'échappe... Encore quelques minutes, et ce sera fini... Approchez-vous davantage... Écoutez, Hardy; quand je ne serai plus, coupez mes cheveux pour les donner à ma chère lady Hamilton..... et ne jetez pas mon pauvre corps à la mer ! » Hardy serre avec émotion la main de l'amiral et se hâte de remonter sur le pont.

Dumanoir est enfin arrivé par le travers du VICTORY. Il trouve *le Bucentaure* amariné, *la Santisima-Trinidad* réduite et toute une escadre ennemie groupée autour de ces vaisseaux : LE SPARTIATE et LE MINOTAUR, qui n'ont point encore tiré un coup de canon, L'AGAMEMNON, LE BRITANNIA, L'ORION, L'AJAX et LE CONQUEROR, qui ont à peine combattu. A l'arrière-garde, 6 autres vaisseaux anglais se sont formés en ligne pour couvrir leurs prises; LE VICTORY et LE TÉMÉRAIRE, ranimés par cet instant critique, se sont débarrassés du *Fougueux* et du *Redoutable* et sont parvenus à démasquer leurs batteries. « Arriver dans ce moment sur l'ennemi, comme l'écrivait quelques jours plus

tard l'amiral Dumanoir au ministre, eût été un coup de désespoir qui n'eût abouti qu'à augmenter le nombre de nos pertes, » mais qui eût sauvé, il faut bien l'ajouter, la mémoire du commandant de l'avant-garde [1]. Cette avant-garde n'opère point cependant sa retraite sans combattre. *Le Formidable* a son gréement haché, ses voiles entièrement criblées, 65 hommes tués ou blessés, et près de

[1] Les reproches généralement adressés au contre-amiral Dumanoir se trouvent exprimés avec la plus sévère énergie dans un rapport de l'amiral Decrès à l'Empereur :

« Il me paraît évident, écrivait de sa propre main le ministre, 1° que le contre-amiral Dumanoir ne devait point attendre les signaux pour faire virer de bord son escadre et secourir l'Amiral qui était enveloppé. 2° Qu'il devait exécuter l'ordre contenu dans les instructions de se rapprocher de l'Amiral aussitôt que l'ordre serait rompu. 3° Que cet ordre a été rompu dès le commencement de la bataille, lorsque l'ennemi, au lieu d'attaquer sur une ligne parallèle à la nôtre, a marqué une manœuvre différente par des pelotons dirigés sur le centre de l'armée et à la tête de l'arrière-garde. 4° Qu'alors le contre-amiral Dumanoir n'a point viré de bord pour secourir la partie attaquée et qu'il a continué de courir de l'avant. 5° Que l'Amiral qui avait annoncé comme une tache déshonorante pour celui à qui il s'adresserait le signal de venir au feu, en voulant éviter cette tache au contre-amiral Dumanoir, s'est borné à faire ce signal d'une manière générale. 6° Qu'il s'est vu forcé ensuite et peu de minutes avant son démâtement, c'est-à-dire sa perte, à lui particulariser cet ordre par le signal à son escadre de virer de bord. 7° Qu'après avoir exécuté ce signal, le contre-amiral Dumanoir, avec quatre vaisseaux, a manœuvré de manière à passer au vent de l'ennemi, au lieu de venir franchement au milieu du feu

quatre pieds d'eau dans la cale. *Le Duguay-Trouin*, *le Mont blanc* et *le Scipion* sont presque également

comme l'a fait *l'Intrépide*, capitaine Infernet, qui faisait partie de cette escadre, comme l'a fait *le Neptuno*, vaisseau espagnol qui, tous les deux, n'étant point secourus, ont succombé.

« Résumant tous les griefs ci-dessus dans un seul, on peut dire qu'indépendamment des devoirs généraux imposés à tous les officiers commandants dans l'armée, l'amiral avait précisé des instructions telles que, sous peine de désobéissance en présence de l'ennemi, nul vaisseau qui pouvait manœuvrer ne devait rester une seule minute sans se porter au secours du vaisseau-amiral, du moment qu'il était enveloppé ; qu'il l'a été longtemps sans que le contre-amiral Dumanoir ait manœuvré pour y venir, et enfin qu'il n'y est point arrivé. La seule justification que cet officier général pourrait présenter serait *dans l'impossibilité où il a été de manœuvrer autrement.* »

Ce fut, en effet, la justification admise à l'unanimité par le conseil d'enquête, convoqué le 13 septembre 1809 « pour connaître de la conduite tenue dans la bataille de Trafalgar, le « 21 octobre 1805, par le contre-amiral Dumanoir. »

Après un minutieux examen de tous les documents mis sous ses yeux par le Ministre de la marine, ce conseil composé des sénateurs comte de Fleurieu et comte Bougainville, et des vice-amiraux Thévenard et Rosily, adopta, le 20 octobre 1809, les conclusions suivantes :

1° Le contre-amiral Dumanoir a manœuvré conformément aux signaux et à l'impulsion du devoir et de l'honneur.

2° Il a fait ce que les vents ou les circonstances ont pu lui permettre pour venir au secours de l'amiral.

3° Il a combattu d'aussi près qu'il a pu tous les vaisseaux qn'il a rencontrés jusqu'au centre.

4° Enfin, il n'a personnellement quitté le combat que forcé par les avaries de tout genre de son vaisseau, et particulière-

maltraités par le feu de l'escadre anglaise [1]. *Le Neptuno*, demeuré en arrière, est coupé par LE SPARTIATE et LE MINOTAUR. Le capitaine Valdès, qui commande *le Neptuno*, se défend pendant plus d'une heure et ne rend son vaisseau qu'entièrement démâté. Intrépides alliés, généreux martyrs plutôt qu'utiles soutiens d'une cause étrangère, la

ment par l'impossibilité de manœuvrer dans l'état où se trouvait sa mâture.

[1] « ..... Nous combattîmes à contre-bord, à demi-portée de canon, la colonne ennemie du Nord et, après l'avoir dépassée, nous nous trouvâmes vers trois heures par le travers du *Bucentaure* et de la *Santisima-Trinidad* qui, depuis quelque temps déjà, avaient, de même que plusieurs vaisseaux du centre, amené leur pavillon. Peu après, continuant notre bordée vers le Sud et le Sud-Est, nous engageâmes avec différents vaisseaux isolés, dont un à trois-ponts était abordé avec *le Redoutable* et *le Fougueux* qui étaient rendus. Arrivés enfin à l'arrière-garde, nous la trouvâmes dispersée. Plusieurs vaisseaux, entre autres *l'Algésiras* et *l'Achille*, avaient amené, et celui-ci même était en feu. Ceux qui n'avaient pas succombé forçaient de voiles pour gagner Cadix. Nous eûmes alors connaissance de six vaisseaux ennemis qui tenaient le vent à contre-bord de nous. Le général Dumanoir, ne jugeant pas à propos d'engager avec eux ni d'entreprendre de passer sur leur avant en venant à l'E. N. E., fit signal de serrer le vent et d'imiter sa manœuvre. Cet ordre exécuté par les quatre vaisseaux termina le combat vers cinq heures et demie du soir, en nous éloignant du champ de bataille. Ayant viré de bord pendant la nuit, le lendemain matin, 22 octobre, nous eûmes connaissance de 28 voiles sous le vent.

« Ayant perdu de vue dans cette journée l'armée anglaise, on s'occupa de la réparation des avaries majeures que la prudence

plupart des officiers espagnols rachetèrent noblement en ce jour quelques actes isolés de faiblesse. Plût à Dieu que la vigueur de leur bras eût répondu à leur courage, et que les vaisseaux de Charles IV eussent valu leurs capitaines[1]! Sous le vent de la ligne, un vaisseau français, *l'Intrépide*,

avait obligé de suspendre jusque-là. *Le Scipion* changea sa vergue de grand-hunier et un autre (*le Montblanc*, je crois,) changea son petit mât de hune. Tous les vaisseaux remplacèrent leurs voiles criblées de trous de boulet par les voiles de rechange et firent à leur gréement les réparations que les moyens du bord pouvaient permettre. *Le Duguay-Trouin* (plus heureux que les autres cette fois) n'eut pas d'avaries très-fortes, et, excepté sa voilure, avait tout réparé à mesure. Il eut dans cette affaire 35 hommes hors de combat. *Le Formidable* accusa des avaries plus considérables, telles que celle de son mât de misaine, et dit avoir perdu, en tués et blessés, plus de 60 hommes. Les dommages des deux autres vaisseaux parurent de peu plus grands que ceux du *Duguay-Trouin* et, d'après leur rapport, la perte en hommes fut à peu près égale à la nôtre; ce que les circonstances du combat, les mêmes pour tous, rendent d'ailleurs très-probable... »

(Rapport de M. Rigodit, enseigne de vaisseau, embarqué sur le vaisseau *Le Duguay-Trouin* dans la journée du 21 octobre 1805.)

[1] La flotte espagnole eut dans ce combat un millier de morts et 1383 blessés.

« Les officiers appartenant soit à la marine, soit à l'armée, écrivait le 17 décembre 1805 le contre-amiral Escaño, les soldats d'infanterie et d'artillerie se sont comportés avec la plus grande valeur ; les batteries ont été bien servies, les feux exécu-

occupe quelque temps encore les vaisseaux anglais. Sur cette arène désolée où ne flotte plus un pavillon ami, le brave capitaine Infernet oublie qu'il prolonge seul une résistance désormais stérile. Il repousse LE LEVIATHAN et L'AFRICA, reçoit le feu de L'AGAMEMNON et de L'AJAX, combat L'ORION bord à bord, et, complétement démâté, comptant 306 hommes hors de combat, n'amène que sous la volée du CONQUEROR [1].

tés avec ordre, le passage des poudres conduit avec méthode. Pour tirer un meilleur parti de son artillerie, il faudrait en avoir une pourvue de tous les perfectionnements que possède celle de l'ennemi... Mais, il faut l'avouer, les matelots auraient dû être, plus militaires et mieux exercés... Ceux-là, je n'oserais dire qu'ils aient fait leur devoir. On peut même assurer qu'ils se sont montrés très-lents à manœuvrer et qu'ils ont réparé très-peu d'avaries dans le gréement, contrairement à ce qui doit se faire dans un combat. Les officiers-mariniers sont restés à leur poste mais n'ont pas déployé l'énergie que donnent l'intelligence du métier, l'expérience des combats, l'habitude des tempêtes.

« Les vaisseaux, pour ce qui regarde leur construction, ne sauraient être meilleurs. Peut-être, en réduisant leur mâture, les rendrait-on moins sujets à des avaries dans les mauvais temps et dans le combat ; peut-être aussi faudrait-il, pour faciliter leur tir, élargir un peu leurs sabords ; mais ce qu'ils ont surtout de défectueux, ce sont les pompes. *La Santisima-Trinidad*, *l'Argonauta* et *le San-Agustin*, de même que quelques vaisseaux français, ont coulé faute de bonnes pompes. »

(Observations du lieutenant-général Escaño sur le combat de Trafalgar.)

[1] *Troisième observation du Ministre.*— Le contre-amiral Duma-

La victoire de la flotte anglaise est alors complète. Hardy, délivré de toute inquiétude, veut en

noir se plaint implicitement de *l'Intrépide*, capitaine Infernet, parce que ce vaisseau n'est pas du nombre de ceux qui l'ont suivi; mais l'inspection des plans du combat présente le capitaine Infernet et le capitaine Valdès du *Neptuno* allant droit à l'ennemi, alors que les quatre vaisseaux du contre-amiral tiennent davantage le vent.

Le capitaine Infernet dit : « Je vis avec douleur que je n'étais suivi que du vaisseau espagnol *le Neptuno*, tandis que quatre vaisseaux français tenaient le vent bâbord amures, ce qui les fit passer à une portée de canon au vent de l'ennemi. »

Réponse du contre-amiral Dumanoir. — C'est avec raison que je me suis plaint dans mon rapport de n'avoir été suivi sur *le Formidable* que par trois vaisseaux. *L'Intrépide*, en virant de bord, lors du signal, s'aborda avec *le Montblanc* et lui déchira sa misaine. Il laissa ensuite arriver, ainsi que quatre autres vaisseaux, courant grand largue pour rejoindre les vaisseaux alliés sous le vent ; mais, comme ce vaisseau marchait fort mal, il ne tarda pas à être joint par l'ennemi, et c'est alors qu'il fit cette belle défense dont le capitaine Infernet a à se glorifier.

Quant au *Neptuno*, capitaine Valdès, il était chef de file de l'armée et se trouvait au vent. Après le virement de bord, il se maintint au vent, laissa arriver, revint au vent et marqua la plus grande indécision dans sa manœuvre. *Il se décida ensuite, mais très-tard, à me suivre.* J'avais déjà dépassé l'Amiral lorsqu'il prit mes eaux. Jusqu'à ce moment, il s'était toujours tenu bien au vent, n'ayant jamais approché l'ennemi autant que nous. Quatre vaisseaux anglais qui avaient serré le vent, virèrent et vinrent le combattre ; il fut démâté et se rendit. (Cette version du contre-amiral Dumanoir est tout à fait conforme, en ce qui concerne *le Neptuno*, au récit de l'historien anglais.)

donner lui-même l'assurance à l'amiral. Il pénètre une seconde fois à travers la foule sanglante des blessés et des morts jusqu'au lit de Nelson. Au milieu de cette atmosphère chaude et méphitique, le héros s'agitait dans une suprême angoisse. Le front baigné d'une sueur froide, les membres inférieurs déjà glacés, il semblait n'arrêter un dernier souffle de vie errant sur ses lèvres que pour emporter dans la tombe la douceur d'un nouveau triomphe. En lui apprenant la glorieuse issue d'un si grand combat, Hardy met un terme à d'atroces souffrances et délie doucement cette âme énergique. Nelson lui donne encore quelques ordres, murmure quelques mots entrecoupés d'une voix affaiblie; puis, se soulevant à demi par un soudain effort : « Dieu soit béni ! dit-il ; *j'ai fait mon devoir !* » Il retombe sur sa couche, et un quart d'heure après, sans trouble, sans secousses, sans une convulsion, rend son âme à Dieu.

Cette nouvelle est portée à Collingwood, et, même au milieu de l'ivresse de la victoire, le pénètre de la plus poignante douleur; mais la gravité des circonstances lui interdit de donner un libre cours à ses regrets. Des 33 vaisseaux français et espagnols qui, le matin même, offraient si fièrement le combat à la flotte anglaise, 11 se retiraient alors vers Cadix[1], 4 suivaient au large le contre-

[1] Le Ministre de la Marine, dans son rapport à l'Empereur,

amiral Dumanoir[1]; 18 avaient succombé, criblés de boulets et couverts de gloire. Des vaisseaux

ne se montra pas moins sévère pour l'escadre d'observation que pour l'avant-garde. « Cette escadre, dit-il, commandée par l'amiral Gravina, au lieu de se porter où les événements la rendaient nécessaire, se plaça en arrière et ne rendit aucun des services de circonstance auxquels elle était particulièrement appelée. Elle ne fit aucun mouvement, se laissa battre et prit la fuite en détail. »

En général, l'amiral Decrès ne paraît pas avoir assez tenu compte de l'impossibilité où le calme mettait la plupart des vaisseaux de manœuvrer. Il est remarquable que ce soit un officier de l'armée de terre, le major général Contamine, qui, dans cette circonstance, ait porté le jugement le plus favorable aux officiers dont l'opinion publique se montrait disposée à incriminer la conduite. (Voir à l'appendice le rapport du major général Contamine.)

[1] *Quatrième observation du Ministre.* — On regrette que les onze vaisseaux de l'avant-garde ne se soient pas portés simultanément au secours du centre aussitôt que le projet d'attaque de l'ennemi sur ce point a été marqué par sa manœuvre.

Réponse du contre-amiral Dumanoir. — Le calme seul a empêché l'avant-garde de virer de bord plus tôt qu'elle ne l'a fait; mais si, lorsque ce mouvement s'est exécuté, tous les vaisseaux m'eussent suivi, peut-être les chances du combat auraient pu changer. Je ne puis, à cet égard, que renouveler les regrets que j'ai exprimés dans mon rapport, regrets bien vifs lorsque j'écrivais à Votre Excellence, mais qui sont devenus bien plus amers depuis que, par suite de rapports inexacts, des doutes se sont élevés sur ma conduite. Les explications que j'ai l'honneur de vous donner fixeront l'opinion du conseil sur mon compte et le convaincront que, dans cette malheureuse journée, j'ai fait tout ce que j'ai pu et dû faire, que les désastres n'en peuvent

ainsi défendus étaient sans doute une importante conquête, mais une conquête qui pouvait s'abîmer d'un instant à l'autre sous les pieds des vainqueurs. Le gouffre avait déjà dévoré *l'Achille ; le Redoutable* flottait à peine. 8 vaisseaux n'avaient pas un seul mât qui ne fût abattu; 8 autres étaient en partie démâtés. Dans l'escadre anglaise, LE ROYAL-SOVEREIGN, LE TÉMÉRAIRE, LE BELLEISLE, LE TONNANT, LE COLOSSUS, LE BELLEROPHON, LE MARS et L'AFRICA, également maltraités, pouvaient se mouvoir à peine; 6 autres vaisseaux avaient perdu ou leurs vergues ou leurs mâts de hune; la plupart avaient leurs voiles en lambeaux. Le cap Trafalgar, qui devait donner son nom à cette grande journée, était à huit ou neuf milles sous le vent de la flotte; les dangers de la côte d'Andalousie n'en étaient plus qu'à quatre ou cinq, et la houle plus encore

être attribués qu'au sort des armes et au mélange de beaucoup de vaisseaux espagnols mal armés et à peine organisés, dont les agrès étaient si peu tenus que, dès les premières bordées, leur mâture tombait comme par enchantement, tels, entre autres, *la Santa-Ana* et *la Santísima-Trinidad*, deux vaisseaux de la première force. Une carrière sans tache de 23 ans de service militaire devrait être une garantie de ma conduite, mais elle est soumise au jugement d'hommes sages et éclairés : ma confiance en eux est entière et j'ose espérer que, faisant cesser l'état d'incertitude où je suis livré depuis quatre ans, ils me rendront une justice éclatante en reconnaissant qne j'ai fait mon devoir et que je me suis conduit en homme qui n'a jamais vécu que pour l'honneur.

que le vent portait vers la terre les vaisseaux désemparés. LE ROYAL SOVEREIGN, que Collingwood avait quitté pour transporter son pavillon sur la frégate L'EURYALUS, venait de sonder par treize brasses d'eau. Il fallait — c'était la nouvelle victoire que devait remporter Collingwood — que 14 vaisseaux et 4 frégates encore en état de manœuvrer arrachassent aux périls de cette situation 17 ou 18 vaisseaux incapables de s'en tirer sans leur secours.

Nelson, prévoyant cet inévitable résultat d'une affaire décisive, avait annoncé, avant le combat, l'intention d'essuyer au mouillage le coup de vent qui se préparait; sur son lit de mort, il avait une dernière fois rappelé au capitaine Hardy la nécessité de jeter l'ancre dès que l'action serait terminée; mais jeter l'ancre en ce moment, c'eût été abandonner chaque vaisseau à ses propres ressources, et les vaisseaux qui avaient été sérieusement engagés, ceux précisément qui se trouvaient hors d'état de faire voile, se trouvaient également hors d'état de mouiller. Les boulets n'avaient rien respecté : ils avaient coupé les câbles dans les batteries, fracassé ou désemparé les ancres suspendues aux bossoirs ou dans les porte-haubans des vaisseaux, comme ils avaient renversé les mâts et brisé les vergues. *Le Swiftsure*, *le San-Juan*, *le San-Ildefonso* et *le Bahama*, trouvèrent seuls le moyen de mouiller sous le cap Trafalgar. Ce fu-

rent aussi les seuls trophées que les Anglais parvinrent à conduire à Gibraltar. A minuit, la tempête éclata dans toute sa violence. Si le vent n'eût passé alors de l'ouest au sud-sud-ouest et n'eût, par un changement inespéré, éloigné l'escadre de la côte, toute l'habileté de Collingwood n'eût point sauvé d'une destruction complète un seul de ces vaisseaux en ruine. Collingwood saisit ce moment pour virer de bord; mais, malgré une chance aussi heureuse, il n'en fallut pas moins de prodigieux efforts — tels qu'on en pouvait à peine attendre même des plus vieux croiseurs formés à l'école de Jervis et de Nelson — pour entraîner au large cette flotte mutilée, plus nombreuse que la flotte qui s'empressait autour d'elle. Vingt-quatre heures après sa victoire, l'armée anglaise avait déjà perdu cinq des vaisseaux qu'elle avait capturés : *le Redoutable* coulait bas sous la poupe du SWIFTSURE, qui le remorquait; *le Fougueux* se brisait à la côte près de Santi-Petri; *l'Aigle,* abandonné par les vaisseaux qui l'escortaient, *le Bucentaure* et *l'Algésiras,* repris sur les Anglais par les débris de leurs équipages héroïques, essayaient de gagner Cadix.

La tempête se calmait à peine, que Collingwood eut à craindre un nouveau danger. Le 23 octobre, par un trait d'audace qui montre bien toute la fermeté de son âme, le capitaine Cosmao, sous l'impression sinistre d'un si grand désastre, osa reprendre la mer et braver encore une fois l'escadre

anglaise. Suivi de 2 autres vaisseaux français, 2 vaisseaux espagnols, 5 frégates et 2 bricks, *le Pluton*, faisant trois pieds d'eau à l'heure, avec un équipage réduit à 400 hommes et 9 canons démontés, ne craignit pas de se porter à la rencontre des vaisseaux anglais qui remorquaient *le Neptuno* et *la Santa-Ana*, et les contraignit à lâcher prise. Les frégates françaises ramenèrent ces deux vaisseaux espagnols au port. Redoutant de nouvelles attaques, Collingwood dut se décider à brûler *l'Intrépide* et *le San-Agustin*, à couler *la Santísima-Trinidad* et *l'Argonauta*. *Le Monarca* et *le Berwick*, qu'il espérait sauver, se perdirent près de San-Lucar. Cependant la tempête, en ravissant à l'armée anglaise ces précieux gages de son triomphe, ne porta pas un coup moins sensible aux débris de notre armée. *Le Bucentaure*, au moment d'entrer dans Cadix, se creva sur le banc de roche appelé les *Puercos*; *l'Aigle* s'échoua devant Puerto-Real; *l'Indomptable* qui, mouillé devant Cadix, avait reçu l'équipage du *Bucentaure*, fut jeté à son tour sur la chaîne de récifs qui borde la ville de Rota; *le San-Francisco-d'Asis* se perdit sur les rochers du fort de Sainte-Catherine; *le Rayo*, à l'embouchure du Guadalquivir; et comme si la fatalité qui poursuivait la malheureuse armée de Villeneuve et de Gravina n'était point épuisée encore, les 4 vaisseaux de Dumanoir, rencontrés par les 4 vaisseaux et les 4 frégates de sir Richard Strachan, succombaient

le 5 novembre, sous le cap Ortegal, après la plus magnifique résistance. Le 25 octobre, le vice-amiral Rosily arriva de Madrid à Cadix. Des 33 vaisseaux qu'il venait commander, il ne trouva plus que 5 vaisseaux français et 3 vaisseaux espagnols. Il arbora son pavillon à bord du *Héros*, mais ne changea point la fortune de l'escadre. Aucun des vaisseaux qui avaient suivi le pavillon de Villeneuve ne devait revoir les ports de France. *Le Héros*, *le Neptune*, *l'Algésiras*, *l'Argonaute* et *le Pluton*, faibles restes de cette puissante flotte, constamment bloqués dans Cadix par une escadre anglaise, tombèrent, en 1808, entre les mains des insurgés espagnols.

CHAPITRE XVII.

Influence de Jervis et de Nelson sur les destinées de la marine anglaise.

Telles furent les conséquences de cette fatale campagne, ouverte sous de plus heureux auspices. Quand nos vaisseaux débloquaient Cadix et le Ferrol, quand l'Angleterre consternée tremblait pour les Antilles, tremblait même pour ses propres rivages, qui eût osé penser que ces premiers succès préparaient de si grands revers, et que la campagne d'Angleterre se terminerait comme avait commencé la campagne d'Égypte? Ces deux événements, Trafalgar et Aboukir, s'expliquent cependant l'un par l'autre; ils s'enchaînent et se complètent : ce sont deux épisodes de la vie d'un même homme, deux périodes presque inévitables de la vie d'une même marine. Puisqu'une première épreuve ne nous avait rien appris, les mêmes témérités pouvaient réussir encore : l'ennemi n'avait rien à changer dans sa tactique, puisque nous n'avions rien changé dans nos moyens de défense. Le génie de Nelson, c'est d'avoir compris notre faiblesse; le secret de ses triomphes, c'est de nous avoir attaqués. Le pre-

mier, il brisa le prestige qui protégeait encore nos vaisseaux et s'enhardit lui-même par la facilité de sa victoire. La supériorité des vaisseaux anglais sur les nôtres, il ne faut pas l'oublier, n'avait été consacrée que par des succès peu décisifs avant le combat d'Aboukir; mais cette funeste journée eut dans la guerre maritime les mêmes conséquences qu'avait eues la campagne d'Italie dans la guerre continentale. De cette époque seulement datent, pour les deux nations entre lesquelles le sort hésita si longtemps, les rapides conquêtes et les grands traits d'audace. L'esprit d'entreprise de Nelson trouva des émules, comme le génie militaire du général Bonaparte avait trouvé des imitateurs. Leurs triomphes furent le signal auquel se levèrent de toutes parts ces jeunes capitaines qu'enflamma leur exemple, ces ardents prosélytes, jaloux de prouver comme eux à l'Europe ce qu'on pouvait opérer avec les deux leviers dont elle ignorait la puissance, des soldats français et des vaisseaux anglais.

La révolution stratégique qui s'était accomplie sur les bords du Pô et de l'Adige fut donc inaugurée presque au même instant à l'embouchure du Nil. Des deux côtés, cette révolution était également préparée : Bonaparte trouva les soldats aguerris de Schérer, Nelson conduisit au feu l'élite des vaisseaux de Jervis; mais ici le rapprochement s'arrête : Nelson n'a rien, dans sa manière, de

cette profondeur de vues, de cette précision mathématique qui distinguent l'école de l'Empereur. Un général qui prendrait le contre-pied de sa tactique, qui placerait son adversaire dans les positions où le plus souvent l'illustre amiral s'est jeté lui-même, aurait admirablement préparé la défaite de l'armée ennemie. Entre vaisseaux également exercés, vouloir se guider sur cette tactique excentrique, telle qu'elle ressort des exemples plus encore que des préceptes de Nelson, ce serait, on peut l'affirmer sans crainte, courir à une perte certaine. Dans la situation respective où se trouvaient en 1798 et en 1805 les deux marines, ces assauts téméraires devaient au contraire donner à la victoire une portée qu'elle n'avait jamais eue dans aucune guerre maritime. Les fautes de Nelson, si l'on peut appeler de ce nom les inspirations qui réussissent, tournèrent alors à son avantage. Les vaisseaux qu'il laissa entourer ou qu'il présenta isolément sur le champ de bataille supportèrent, en effet, sans trop en souffrir, tout le poids d'une artillerie mal servie et d'un tir mal dirigé; les vaisseaux qu'il oublia en arrière (vaisseaux que le moindre changement de vent eût pu empêcher de prendre part au combat) lui fournirent ce qui rend seul la victoire complète et fructueuse, une réserve imposante et inattendue. C'est ainsi qu'on put observer deux phases bien distinctes dans ces grandes batailles où commanda Nelson : la première, flot-

tante et douteuse; la seconde, foudroyante et décisive. De bons canonniers auraient assurément modifié le dénoûment de ces drames sinistres, car ils auraient écrasé l'armée anglaise dès le premier acte. Fait pour surprendre la fortune par son audace plutôt que pour l'enchaîner par ses manœuvres, Nelson enleva donc pour ainsi dire nos escadres à la baïonnette. Il fut le Suwarow, et non pas, comme on l'a prétendu, le Bonaparte des mers[1].

Les combats d'Aboukir et de Trafalgar ont bouleversé les anciennes notions de stratégie maritime : les ont-ils remplacées par les lois infaillibles d'une stratégie nouvelle, d'une stratégie que nos amiraux aient intérêt à étudier? Il est sans doute plus d'une circonstance où ils pourraient s'aider de ces aventureuses traditions ; mais cette

[1] « Serrer l'ennemi de près afin de l'accabler le plus rapidement possible, telle fut, en somme, *toute la tactique* de lord Nelson. Il savait que les évolutions compliquées sont sujettes à de telles méprises qu'elles produisent la plupart du temps des effets diamétralement contraires à ceux qu'on en attend. Les vaisseaux anglais, mieux manœuvrés que les vaisseaux français et espagnols, montés par des canonniers qu'on avait exercés à servir à la fois leurs pièces des deux bords, ne pouvaient, d'ailleurs, que gagner à une mêlée. Toute circonstance de nature à porter le désordre dans les deux armées était donc, aux yeux de Nelson, une nouvelle chance de succès pour la flotte anglaise, et on peut dire qu'il eût compté un coup de vent ou une nuit obscure comme un renfort de deux ou trois vaisseaux en sa faveur. » (James's *Naval History*.)

stratégie, nous croyons l'avoir suffisamment démontré, ne peut être que la stratégie des forts contre les faibles, des marines aguerries contre les marines impuissantes. Ce n'est point contre de telles marines que nos vaisseaux ont à se préparer, c'est contre un ennemi qui se souvient des leçons de Nelson, qui serait prêt à les appliquer encore, si nous n'avions à lui opposer que de nouveaux ordres de bataille et non point de meilleures escadres. Les Anglais, comprenons-le bien, n'ont dû leurs triomphes ni au nombre de leurs vaisseaux, ni à la richesse de leur population maritime, ni à l'influence officielle de leur amirauté, ni aux combinaisons savantes de leurs grands hommes de mer. Les Anglais nous ont vaincus parce que leurs équipages étaient plus instruits, leurs escadres mieux disciplinées que les nôtres. Cette supériorité fut le fruit de quelques campagnes; ce fut l'œuvre de Jervis et de Nelson. C'est donc ce travail lent et secret dont il faut épier les mystères; c'est Nelson organisant son armée qu'il faut essayer de bien connaître, si l'on veut comprendre le Nelson qui combat avec une heureuse audace. Ce sont les moyens qu'il faut s'attacher à découvrir, si l'on aspire à toucher le but.

Qu'était Nelson avant Aboukir? l'élève chéri, *l'associé* de Jervis, l'admirateur passionné du *grand comte* qui introduisit le premier, dans la marine anglaise, cette ferme discipline, cette régularité

dans le zèle sous lesquelles devait succomber notre ardeur. Nelson apprit alors de Jervis « à conserver des équipages valides sans interrompre ses croisières, à maintenir pendant des années entières ses vaisseaux à la mer sans les renvoyer au port, à mettre en première ligne, avant des soins plus frivoles (*frippery and gimcrack*) l'instruction militaire et pratique de la flotte (*the exercise of the great guns and the practical seamanship*). » Son heureuse nature lui vint ensuite en aide, et d'une armée disciplinée fit une armée de frères (*a band of brothers*). Seul avec Collingwood, Nelson a possédé cette science du commandement, énergique sans dureté, persuasif sans faiblesse, agissant par prestige bien plus que par autorité. Idole de ses matelots, il posséda au même degré l'affection, plus difficile à conquérir, des officiers de son escadre; mais ce sentiment précieux, il ne lui suffisait point de l'obtenir pour sa personne : il voulait — sage et grande politique — le faire régner dans la flotte entière et pénétrer d'un dévouement mutuel tous ces hommes destinés à combattre ensemble. Dans la baie de Naples, sur les côtes de la Baltique, devant Toulon comme devant Cadix, en présence des préoccupations les plus graves, des péripéties les plus pressantes, il sut trouver le temps de s'interposer dans les moindres querelles et d'étouffer d'une main prévoyante les conflits qui allaient éclater. C'est surtout en voyant un pareil homme

descendre à ces soins conciliants, s'abaisser à ces humbles négociations, que l'on comprend mieux quelle peut être la salutaire influence d'un chef aimé sur l'escadre qu'il commande. Loin de se retrancher, au nom de je ne sais quelle fausse dignité, dans des régions en quelque sorte inaccessibles, Nelson se mêlait, au contraire, de tout son pouvoir, à la vie intime de sa flotte, en devenait bientôt le centre, et, attirant vers lui toutes ces volontés près de se diviser, les confondait dans une seule pensée, les faisait converger vers un but unique : l'anéantissement de nos flottes.

Ce qui assurait d'ailleurs à Nelson un dévouement facile, un concours empressé de la part de ses officiers, c'était la lucidité naïve de ses ordres, la netteté de ses instructions. « Je suis prêt, disait-il souvent, à sacrifier la moitié de mon escadre pour détruire l'escadre française. » Tout plein de cette idée, il est sans exemple qu'il ait blâmé un officier malheureux, ou manqué à le défendre. Le capitaine zélé, à ses yeux, n'avait jamais tort. S'il perdait son navire, il méritait d'en obtenir un autre. « Je ne suis point, écrivait-il à la rigoureuse amirauté, de ces gens qui ont peur de la terre. Ceux qui craignent d'approcher de la côte feront difficilement de grandes choses, surtout avec un petit navire. On peut se consoler de la perte d'un bâtiment; mais la perte des services d'un brave officier serait, suivant moi, une *perte nationale*.

Et, permettez-moi de vous le dire, milords, si j'avais été censuré, moi aussi, chaque fois que j'ai mis en péril mon vaisseau ou ma flotte, il y a longtemps que je serais hors de la marine, au lieu d'être dans la chambre des pairs. » Voilà par quels moyens Nelson forma des capitaines qui pussent seconder son audace. Il leur apprit, et par son exemple, et par ses leçons, et par ce zèle sympathique pour d'honorables infortunes, à considérer la conservation du navire comme un soin secondaire, l'accomplissement des ordres reçus comme l'étude principale. Il sut leur inspirer (et il y mit tous ses soins) cette féconde confiance qui l'animait lui-même, quand il faisait devant Gênes, en 1795, cette concluante réponse au général Beaulieu : « Ne craignez rien pour mon escadre. Si elle se perd, notre amiral saura bien en trouver une autre pour la remplacer. »

Au milieu du tourbillon de la guerre, les gouvernements sont plus disposés à subir de pareils sacrifices : ils s'en irritent dans des temps plus réguliers[1]. Il faut cependant prévoir et accepter

[1] On a souvent fait grand bruit, en France, de la perte de quelques navires de guerre, quand on aurait dû s'étonner plutôt que, sur tant de bâtiments consacrés aux navigations les plus délicates et les plus périlleuses, on n'en perdît point un plus grand nombre. Pour les navires destinés aux voyages de long cours, nos armateurs, comme l'a fort bien fait observer M. le

quelquefois ces inévitables accidents, si l'on a l'ambition de former une marine active, qui n'ait point à se défaire, en des occurrences plus pressantes, des allures trop timides qu'elle aurait contractées sous un régime de responsabilité exagérée. Ce que Nelson a tenté avec ses vaisseaux pendant cette carrière si bien remplie, ce qu'il leur a fait courir de risques et de périls pendant cette odyssée aventureuse, frappera d'étonnement tous les hommes de mer. Sans parler de la baie

baron Tupinier, ont à payer une prime d'assurance annuelle qui s'élève en moyenne à 10 pour 100 de la valeur du navire. Bien que la marine royale ait, sans contredit, de plus grands risques à courir que la marine du commerce, l'évaluation des pertes annuelles qu'elle éprouve, ou, en d'autres termes, la prime d'assurance qu'elle doit se payer à elle-même pour ne point voir dépérir son matériel, *ne dépasse pas deux et demi pour cent de la valeur des bâtiments armés*. L'habileté et la circonspection de nos officiers ont donc réduit des *trois quarts* les chances de pertes auxquelles doit se soumettre quiconque aventure une partie de sa fortune sur les flots. D'ailleurs, hâtons-nous de le dire, on se livrerait moins facilement à de cruelles et injustes déclamations contre des accidents inévitables, si du sein de la marine même on n'en donnait trop souvent le signal. Qu'il nous soit donc permis de recommander aux méditations de ceux d'entre nous qui seraient tentés de manquer de générosité envers un camarade malheureux ces lignes mémorables que traçait l'amiral Villeneuve après l'insuccès de sa campagne aux Antilles : « Les marins de Paris et des départements seront *bien indignes et bien fous* s'ils me jettent la pierre. *Ils auront préparé eux-mêmes la condamnation qui les frappera plus tard.* »

d'Aboukir dans laquelle il lança son escadre, au coucher du soleil, sur la foi d'un mauvais croquis trouvé à bord d'un bâtiment de commerce français, sans rappeler sa périlleuse campagne de la Baltique, quel est l'officier qui n'admirera cette dernière croisière dans la Méditerranée pendant laquelle il conduisit sa flotte et son vieux VICTORY, accoutumé à plus de ménagements, dans des passes à peu près inconnues, et qui, même aujourd'hui, nous semblent à peine praticables pour de pareils navires? Il n'est point de difficultés de navigation qu'à cette école les Anglais n'eussent appris à braver. Tel est, en partie, le secret des croisières opiniâtres, qui, même au cœur de l'hiver, tenaient nos ports bloqués et nos côtes en alarme; telle est la meilleure explication des mouvements rapides qui déconcertèrent nos projets, des concentrations imprévues par lesquelles les escadres anglaises semblaient se multiplier sur la face du globe.

Ce qu'on peut étudier avec fruit chez Nelson, chez cet homme d'une activité si prodigieuse en même temps que d'une audace si rare, c'est donc plus encore l'activité maritime que l'audace militaire. C'est en se plaçant à ce point de vue qu'on reconnaît toute l'importance du recueil qui a servi de base à notre travail. Le monument de famille qu'un soin religieux vient d'élever au héros de l'Angleterre est aussi un monument historique.

Ces dépêches semi-officielles, ces brusques effusions nous transportent au milieu du camp ennemi et nous font pénétrer sous la tente d'Achille. Quant à nous, nous sommes revenu de cette excursion, nous aimons à le proclamer, plus tranquille sur l'avenir, plus assuré encore que nos revers maritimes sous la République et sous l'Empire n'eurent leur source ni dans la nature des hommes, ni dans l'essence même des choses, mais dans l'infériorité temporaire où nous avaient jetés de fatales circonstances [1]. Nous en avons rapporté aussi cette con-

[1] Un officier de la marine anglaise a déjà résumé notre pensée à cet égard, et nous ne pouvons résister au plaisir d'extraire ce remarquable passage d'un ouvrage qui causa en 1847 une vive sensation de l'autre côté de la Manche. « Supposez un instant (s'écrie M. Plunkett, après avoir tracé une rapide et loyale esquisse des succès qui ont honoré notre marine depuis 1830), supposez que nous ayons affaire, non pas à un de ces absurdes braillards qui ne cessent de déclamer contre la Grande-Bretagne, mais à un officier honorable et éclairé, comme on peut en trouver dans la marine française : ne pourrait-il, en vérité, nous tenir ce langage ? « Nous ne voulons point nier que vous nous ayez battus pendant la dernière guerre ; mais si nous ne contestons pas nos défaites passées, nous ne croyons pas non plus qu'elles soient de nature à nous décourager. Au contraire, au milieu des plus funestes revers, nous retrouvons des traits d'héroïsme et d'intrépidité faits pour nous consoler du passé, faits pour nous donner espoir dans l'avenir. Les Anglais n'ont jamais mis notre courage en doute ; mais, avec l'aveuglement que les peuples portent trop souvent dans ces jugements mutuels, ils ont cru que le courage français, bien qu'ardent et impétueux, manquait de

viction profonde : c'est que l'action lointaine d'un pouvoir central n'a jamais remplacé qu'imparfaitement l'action incessante d'un pouvoir immédiat; c'est que l'autorité administrative, si habile, si dévouée qu'elle puisse être, ne saurait suppléer l'autorité militaire; c'est que la puissance créatrice ne saurait résider que dans le chef de l'armée. Le jour où un gouvernement fort et prévoyant investirait ses agents d'un peu plus de confiance et de

persévérance. Rien n'est moins vrai cependant. Quand nos bâtiments se sont trouvés accablés par la supériorité du nombre ou de la tactique, on a pu admirer l'opiniâtreté de leur défense. Vos rapports officiels auraient dû vous apprendre qu'en pareille circonstance la résistance des navires français a été souvent prolongée bien au delà des limites du devoir... Les causes de nos revers sont palpables, évidentes ; mais ces causes ne sont point d'une nature permanente. Elles ne tiennent point, comme le courage et la persévérance dont nous avons fait preuve, au caractère français. Il suffit de parcourir à la hâte une histoire impartiale de la dernière guerre maritime pour se convaincre que nos bâtiments n'ont cédé qu'à la supériorité de votre feu. Pendant que vos canonniers balayaient nos gaillards, nous brisions vos vergues de cacatois et jetions nos boulets aux nuages. Ce n'est pas que vos canonniers fussent excellents, mais les nôtres étaient détestables. Les hommes cependant ne naissent pas canonniers. Pour faire de bons canonniers de nos marins, nous n'épargnerons, vous pouvez y compter, ni notre argent ni nos peines... Sous le rapport de la manœuvre, vous nous étiez également supérieurs ; la manœuvre, Dieu merci, n'est pas, plus que l'artillerie, une science innée, c'est une science acquise. Nous entretenons à la mer autant de matelots que vous, et, depuis quelques

prestige, où il laisserait, si l'on peut s'exprimer ainsi, déteindre sa pourpre sur nos amiraux; le jour où les commandants de nos escadres et de nos ports, ces grands officiers de la couronne ministérielle, paraîtraient quelquefois distribuer de leurs propres mains le prix dû par l'État à de bons et loyaux services [1], ce jour-là, il se trouverait des

années, nos bâtiments ont été plus souvent que les vôtres en présence de l'ennemi.

« Si du personnel nous passons au matériel, votre supériorité sur ce point est incontestable; mais le plus faible, dans une guerre maritime, peut avoir aussi ses jours de victoire; les Américains vous l'ont prouvé. Ils n'avaient pas à la mer la vingtième partie de vos forces. En opposant à vos navires des navires plus forts et mieux armés, ils ont fait tomber plus d'un laurier de votre front. En somme, vous avez pour vous le prestige des succès passés; nous avons pour nous la leçon de l'adversité. Nous avons été formés à l'école la moins agréable, mais, nous l'espérons, la plus instructive. Vous pouvez sourire de notre confiance parce qu'elle est de fraîche date, c'est pour cela même qu'elle est moins sujette à nous tromper. Nous fondons notre espoir sur *ce qui est*, et vous sur *ce qui a été;* nous sommes à l'abri de ce danger qui a causé la perte de tant de nations : une aveugle confiance basée sur d'anciens triomphes. L'Espagne a conservé les colonnes d'Hercule sur ses piastres ; votre pavillon flotte depuis longtemps sur les remparts de Gibraltar. « *(The past and future of the British Navy*, by the hon. E. Plunkett, commander R. N., Londres, 1846.)

[1] « Il faut que ce soit des amiraux que les officiers attendent leur avancement, écrivait Nelson au comte de Saint-Vincent ; sans cela, que leur importerait la bonne ou la mauvaise opinion de leurs chefs ! »

chefs tout prêts à faire pour notre marine ce que Jervis et Nelson ont fait pour la marine anglaise. Ce jour-là aussi, nous nous plaisons à l'espérer, on verrait, suivant le vœu du malheureux comte de Grasse, « renaître cette attache que les marins français avaient anciennement pour leurs chefs. »

CHAPITRE XVIII.

De l'attitude à prendre en vue d'une nouvelle guerre maritime.

Trafalgar marque le terme de la grande guerre maritime. Après cet éclatant exemple, il fallut bien s'avouer que les levées en masse ne conviennent point à la guerre de mer; que, dans des combats d'artillerie, ni l'élan du courage, ni l'exaltation la plus héroïque ne peuvent tenir lieu de la précision et de la rapidité du tir, et que, de toutes les combinaisons de la tactique, la plus sûre pour un amiral est de réunir sous ses ordres une escadre dont chaque vaisseau puisse faire son devoir. Quant à l'Empereur, dont le coup d'œil d'aigle traçait pour nos flottes des plans de campagne, comme il en traçait pour ses armées, ces revers imprévus fatiguèrent son génie et lassèrent sa constance : il détourna ses yeux du seul champ de bataille où la fortune lui eût été infidèle, et, décidé à poursuivre l'Angleterre ailleurs que sur les mers, il entreprit de recomposer sa marine, mais sans lui réserver aucune part dans une lutte devenue plus acharnée que jamais. C'est ainsi qu'il voulut

la punir d'avoir si souvent trompé son espoir. Toutefois, loin de se ralentir, l'activité de nos arsenaux sembla redoubler. Chaque année, quelques vaisseaux s'élevèrent sur nos chantiers ou s'ajoutèrent à notre flotte. Venise et Gênes virent renaître leur splendeur passée, et des rives de l'Elbe jusqu'au fond de l'Adriatique tous les ports secondèrent à l'envi la pensée créatrice de l'Empereur. Des escadres nombreuses furent rassemblées dans l'Escaut, sur la rade de Brest et sur celle de Toulon. Tenues en haleine par la présence de l'ennemi, constamment exercées dans l'attente du combat, il leur manquait encore l'habitude de la mer, mais elles représentaient déjà une force réelle, prête à entrer en lice et faite pour effacer de tristes souvenirs. Jusqu'au dernier jour, cependant, l'Empereur refusa d'offrir à cette marine pleine d'ardeur et de confiance l'occasion de se mesurer avec l'ennemi. Quelques frégates obtinrent seules de sortir pour de courtes croisières, et les combats glorieux qu'elles soutinrent faisaient déjà pressentir une nouvelle ère maritime, quand l'Empire s'écroula. Il tomba, mais en léguant à la France un immense matériel naval, une flotte dans le sens le plus étendu de ce mot, et une organisation militaire que nous pourrions envier encore aujourd'hui. Au mois de janvier 1815, grâce à des efforts persévérants, nous avions rassemblé, de Dunkerque à Toulon, 29 vaisseaux et 17 frégates

prêts à prendre la mer, 10 vaisseaux et 4 frégates à Anvers, 2 vaisseaux et 1 frégate à Gênes et à Venise. 31 vaisseaux et 24 frégates étaient en construction ou en réparation dans les ports de France, 25 vaisseaux et 8 frégates à Anvers, 6 vaisseaux et 3 frégates dans les ports d'Italie et à Corfou. La puissance navale de la France, qui, en 1792, était représentée par 86 vaisseaux et 76 frégates, l'était encore en 1815 par 103 vaisseaux et 55 frégates. Au moment de sa chute, l'Empire avait donc à peu près réparé ses pertes, et s'il ne transmit point intact à la France l'héritage de Louis XVI, s'il ne put lui restituer ses magnifiques colonies, pépinières de sa marine, sources de prospérité et de grandeur à jamais fermées, il lui laissa du moins une flotte supérieure à celle qu'il avait reçue de l'ancienne monarchie.

Le traité du 30 mai 1814 ne voulut accorder à la France que les deux tiers des navires rassemblés dans le port d'Anvers; ceux de Gênes et de Venise restèrent dans les mains des vainqueurs. Ce fut là pourtant notre moindre perte. En 1792, l'émigration nous avait enlevé les officiers habitués à vaincre sous d'Estaing et Suffren. Les événements de 1815 dispersèrent encore une fois notre personnel, et nos armements se trouvèrent réduits au-dessous du nombre de navires que les royaumes de Naples et de Sardaigne regardent de nos jours comme indispensables à la protection de leur commerce

et à la dignité de leur pavillon. On put croire un instant que c'en était fait à jamais de notre marine. Heureusement un pareil état de choses ne pouvait être que passager. Le système d'alliance vers lequel penchait la Restauration, la grandeur maritime à laquelle nous étions parvenus sous Louis XIV et sous Louis XVI, les souvenirs de cette gloire qui semblait appartenir en propre à l'ancienne monarchie, seule gloire à laquelle l'Empire n'eût rien pu ajouter, tout recommandait trop puissamment notre marine au nouveau gouvernement de la France pour qu'on le vît rester longtemps indifférent à ses destinées. Au mois de mars 1817, le ministre de la marine et des colonies, M. le vicomte Dubouchage, avait fait connaître aux Chambres que nous possédions encore 68 vaisseaux de ligne, 38 frégates et 271 navires de différentes dimensions. Avec un pareil matériel, il était évident que, dès que la France épuisée aurait recouvré quelques forces et rétabli un peu d'ordre dans ses finances, la marine, cet élément important de la grandeur nationale, attirerait de nouveau l'attention d'un gouvernement parfaitement rassuré d'ailleurs du côté de ses frontières continentales.

Dès 1822, en effet, la guerre d'Espagne donna lieu à la formation de deux escadres destinées à bloquer les côtes de la Catalogne et de l'Andalousie, et la vigilance avec laquelle ce double blocus fut maintenu contribua puissamment au succès

des opérations militaires ; mais l'utilité incontestable des services que rendirent nos forces navales pendant cette courte campagne ne prévalut point sur les souvenirs d'Aboukir et de Trafalgar, et notre marine porta longtemps encore le poids des terribles journées qui, même après un demi-siècle, semblent jeter comme une ombre mélancolique sur les pages les plus glorieuses de notre histoire. Il fallut, pour la réhabiliter complétement dans l'esprit public, que le combat de Navarin lui attirât les sympathies qui s'attachaient alors à une cause éminemment populaire. L'expédition d'Alger et celle du Tage secondèrent plus tard ce retour de l'opinion, et, longtemps avant que notre marine eût justifié, sur les côtes du Maroc et sur celles du Mexique, la faveur croissante qu'on lui accordait, ce grand intérêt national, protégé par les tendances généreuses qu'avait éveillées la révolution de Juillet, était déjà devenu l'objet d'une sollicitude presque universelle.

Il ne faut être injuste ni envers les Chambres ni envers le pays. La France, quand elle voulut une marine, la voulut sérieusement; en s'engageant dans cette vaste entreprise, elle ne recula devant aucun des sacrifices qui devaient en assurer le succès : elle comprit que, pour consolider l'établissement de notre puissance navale, nos conditions n'étaient pas les mêmes que celles des autres peuples; que, n'ayant pas, comme la Russie,

de mers intérieures pour protéger nos progrès et les dérober en partie aux yeux de tous, c'était en face de l'Angleterre qu'il nous fallait grandir; que placés sous sa main et presqu'à sa discrétion, l'édifice que nous voulions élever était de ceux dont il faut jeter les fondements dans une seule marée et sceller la base avant le retour des flots. Malgré l'apparente modération de nos vœux, quoiqu'il pût nous convenir d'accepter pour le moment une suprématie que nous avions disputée jusque-là, et de nous contenter du second rang, il n'y avait point cependant de question maritime sérieusement posée, si elle n'embrassait l'éventualité d'une guerre avec l'Angleterre et les moyens de supporter ce choc sans en être écrasé. Quelques personnes pensaient, il est vrai, que si jamais les flottes de l'Angleterre menaçaient l'existence de notre marine, nous avions des rades vastes et sûres pour la soustraire aux coups de l'ennemi; elles croyaient qu'au lieu de compromettre de nouveau nos escadres dans une lutte inégale, il vaudrait mieux imiter la prudence de l'Empereur qui, rebuté par de constants revers, n'avait maintenu nos vaisseaux armés que pour obliger nos adversaires à des blocus dont les frais énormes devaient finir par épuiser leurs finances. On oubliait que la politique de l'Empereur avait deux tranchants. En même temps qu'il laissait exclure la France du vaste domaine des mers, livré sans partage à l'An-

gleterre, il entreprenait, ce que nous n'essayerions point d'imiter, d'exclure entièrement cette puissance du continent européen. N'embrasser que la moitié d'une semblable politique, c'était vouloir supporter tous les frais de la guerre. Il devenait d'ailleurs douteux que le pays consentît longtemps à supporter les sacrifices considérables qu'il s'était imposés, s'il n'en devait sortir qu'une marine qu'il faudrait remiser au jour du péril. Ce fut une pensée plus hardie qui sembla présider à la nouvelle organisation de notre puissance navale. Sans s'arrêter à calculer ce que, depuis cinquante ans, nous avions perdu de commerce, de colonies, de population maritime, on se promit d'arriver un jour, non pas à dominer sur les mers, mais à nous y faire respecter même par l'Angleterre. Parmi les hommes qui acceptèrent la question ainsi posée et entreprirent courageusement de relever la fortune maritime de la France, les uns se chargèrent de préparer un matériel imposant, les autres espérèrent pouvoir suppléer à l'insuffisance de notre personnel amoindri en tirant parti des merveilleuses aptitudes d'un peuple duquel on était habitué à tout attendre. Notre flotte, que l'on conservait en partie sur les chantiers pour en éviter le dépérissement, dut se composer, sans compter les navires d'un rang inférieur, de 40 vaisseaux et de 50 frégates, soutenus par une réserve de 13 vaisseaux et de 16 frégates, dont l'état d'avan-

cement ne devait pas dépasser les douze vingt-quatrièmes; 20 vaisseaux et 25 frégates durent être constamment entretenus à flot pour faire face aux premiers besoins. Quant à notre inscription maritime, bien qu'on se plût à conserver de singulières illusions à cet égard, on ne se dissimulait point cependant qu'elle fournirait difficilement à l'armement d'une flotte aussi considérable; on pensa donc à faire entrer dans les cadres de nos équipages une assez grande proportion d'hommes empruntés au recrutement pour combler les vides qu'y avaient laissés la perte de nos colonies et la diminution de notre commerce maritime.

Si le métier de la mer n'était quelque chose de si exceptionnel et de si rude, de si peu semblable à ce qui se passe sur la terre ferme; s'il ne demandait à chaque instant, de la part de l'homme qui s'y consacre, tant de mépris du danger et d'habitude de le braver; si c'était chose qui pût s'apprendre à tout âge que d'aller par une nuit froide et sombre, la pluie et le vent au visage, étouffer au haut d'un mât qui plie et tremble une voile sur laquelle les ongles ne peuvent trouver prise, et qui, en se débattant, menace à tout moment de vous précipiter à la mer; si ces conscrits que nous savons habiles, après quelques mois d'exercice ou de campagne, à gravir une brèche ou à emporter une redoute, avaient aussi bien pu se faire le pied et le cœur marins; s'ils n'eussent au contraire cons-

tamment témoigné une répugnance extrême, et que rien n'a pu vaincre encore, pour une profession en dehors de toutes leurs habitudes, l'espoir qu'on avait conçu de trouver dans cette combinaison les éléments d'un développement presque illimité pour notre puissance navale n'eût été ni trop vaste, ni trop ambitieux. Malheureusement de pareils plans, si ingénieux qu'ils soient, supportent mal l'épreuve de la pratique : ils sont plutôt faits, dans leur dogmatisme absolu, pour rester à l'état de vérités mathématiques que pour produire un résultat efficace et utile. Dans toutes les occasions où la force physique et le nombre suffisaient, pour les manœuvres de rade, ou pour celles qui s'exécutaient sous voiles avec un temps maniable, nos équipages, ainsi constitués, suppléaient par leur ardeur, par leur vigueur même, à ce qui leur manquait du côté de l'instruction et de l'habitude de la mer; mais quand venaient les moments d'épreuves, les longues nuits orageuses, les coups de vent dans des bassins étroits, quand il fallait naviguer dans des mers dures, sous des climats rigoureux, échanger ces stations où la plus rude saison de l'année se passait communément à l'ancre pour le pénible service d'une croisière dans la mer du Nord et à l'embouchure de l'Escaut, les inconvénients de l'organisation mixte qui avait été adoptée se faisaient sentir à l'instant. Les seuls hommes, en effet, dont le mauvais temps n'altérât ni

la gaieté, ni l'ardeur, les seuls qu'il ne fallût ni ménager, ni surveiller, ni exciter sans cesse, c'étaient ces matelots de naissance élevés à la mer, habitués dès l'enfance à en défier toutes les chances et toutes les intempéries, et que le commandement de l'officier trouvait toujours allègres et dispos. Après quelques mois d'une pareille épreuve, il n'y avait pas un capitaine qui ne comprît mieux encore la nécessité d'assurer avant tout la manœuvre du navire par un fond d'équipage que l'inscription maritime pouvait seule fournir, et qui n'appréhendât davantage les suites du fâcheux penchant qu'on laissait entrevoir à exagérer l'emploi d'une ressource qui ne pouvait être que secondaire.

Ce n'est pas qu'embarqués dans une juste proportion, les hommes du recrutement, hommes d'élite pour la plupart, de grande taille et plus forts en général que nos véritables matelots, ne pussent être admis avec avantage à bord de nos navires. Il est certain qu'il y avait tout profit à recevoir à la place de novices encore trop faibles pour figurer dans l'armement d'une pièce de gros calibre ces vigoureux enfants de nos campagnes, dont on pouvait tirer un excellent parti partout ailleurs que sur une vergue; mais leur nombre devait être rigoureusement fixé, et si l'on voulait avoir quelque souci de l'honneur et de la sûreté de nos vaisseaux, il fallait bien se garder, même

au milieu de la paix la plus profonde, d'excéder jamais ces limites. L'avenir de notre marine dépendait donc encore du développement de notre inscription maritime.

M. l'amiral de Rigny, qui comprenait en homme supérieur tous les inconvénients inhérents à cette organisation de nos équipages, avait, dès l'année 1831, établi le principe de l'armement permanent d'un certain nombre de vaisseaux. Jusqu'à lui, on avait trouvé tout naturel de n'armer ces grandes machines de guerre qu'au moment du besoin, et on eût volontiers fait comme les Turcs, qui congédient leurs équipages pendant l'hiver pour les rassembler derechef au printemps. M. l'amiral de Rigny avait étudié de près la marine anglaise et les éléments d'une supériorité qu'il ne suffit pas de méconnaître pour l'effacer. Il jugea que le désarmement de la flotte était la dernière des économies à se proposer et déclara hautement que, si nous ne maintenions constamment sur pied une forte division de vaisseaux, nous nous trouverions, lorsqu'une éventualité pressante viendrait à surgir, dans l'impossibilité d'improviser avec nos ressources factices ce que l'Angleterre elle-même, malgré ses institutions vivaces, ses grandes traditions et son personnel exubérant, n'accomplissait jamais sans inconvénient et sans peine. Conformément à ce principe que l'habile amiral eut la gloire d'avoir introduit

le premier dans notre marine, nous avions, depuis l'expédition du Tage [1], entretenu d'une façon permanente sur nos côtes ou sur celles de l'Asie Mineure des escadres d'évolutions, dans lesquelles se réalisèrent la plupart des progrès dont nous pouvons nous féliciter aujourd'hui. Il en résulta qu'en 1840, lorsque les mers du Levant devinrent tout à coup le théâtre des plus graves complications, nous étions déjà prêts à faire face à ces embarras imprévus. Nos armements maritimes, augmentés progressivement par les deux ministères qui s'étaient succédé depuis le 12 mai 1839, se composaient alors de 20 vaisseaux réunis dans la Méditerranée, 22 frégates, 21 corvettes, 20 grands bricks, 16 bricks-avisos et 29 bâtiments à vapeur. Les

[1] Ce fut après cette brillante expédition du Tage, par laquelle le contre-amiral Roussin inaugura d'une manière si glorieuse le nouveau pavillon de la France, que M. l'amiral de Rigny, interpellé à la Chambre des députés, dans la séance du 18 août 1831, sur le chiffre de l'indemnité stipulée pour les frais de l'expédition, prononça ces paroles remarquables, qui sont la meilleure justification du système d'armements permanents que nous avons maintenu en France depuis cette époque : « J'ai entendu dire qu'on avait trouvé cette indemnité trop modique. J'avoue, messieurs, que, s'il avait fallu armer et équiper une flotte telle que celle employée à cette expédition, certainement l'indemnité aurait été insuffisante ; *mais je déclare que, s'il avait fallu armer et équiper cette flotte, l'expédition ne serait pas faite aujourd'hui, et qu'elle aurait pu à peine avoir lieu à la fin de l'année.* »

Anglais, au contraire, réduits, jusqu'au jour où le ministère est armé par le parlement du bill de presse, à la seule ressource des engagements volontaires, n'avaient pu recruter que lentement les équipages de leurs derniers vaisseaux; ils avaient dû avoir recours, pour les compléter, aux bateliers du Shannon et aux caboteurs de la côte d'Irlande. Ainsi, soit négligence, soit confiance, il est certain que cette fois nos rivaux nous avaient laissés prendre l'avantage du nombre. Au mois de juillet 1840, leur position dans la Méditerranée était devenue des plus périlleuses. Ce qui la rendait plus critique encore, c'est que leur escadre, qu'ils avaient longtemps tenue réunie à l'entrée des Dardanelles ou dans la rade d'Ourlac, était alors dispersée à Malte et sur la côte de Syrie, tandis que les 11 vaisseaux que nous avions rassemblés dans le Levant formaient une force compacte et imposante.

Ce n'eût été rien cependant si ces 11 vaisseaux eussent été des vaisseaux armés à la hâte, comme au temps de la République, et accourant du port pour essayer, le jour même du combat, la portée de leurs canons; mais ces vaisseaux avaient été, pendant plus d'un an, sous les ordres d'un homme qui avait fait du commandement d'une escadre l'espoir et la pensée de toute sa vie; ces vaisseaux avaient été exercés par un chef qui comptait bien s'en servir un jour. Tous ceux qui ont connu M. l'amiral Lalande savent avec quelle joie fié-

vreuse il sentit sous sa main cette réunion de 11 vaisseaux, la plus considérable qu'eût eue la France depuis 1815. Homme d'esprit et homme d'action, bouillant, infatigable, présent à tout, se portant sans cesse d'un vaisseau à l'autre, convaincu qu'il fallait se préparer pour une collision prochaine, l'intrépide amiral avait fait passer le feu de son âme dans ces états-majors et ces équipages qu'il pénétrait de sa confiance et électrisait par sa gaieté et son ardeur. Il avait médité avec fruit l'histoire de nos guerres maritimes, que personne ne connaissait mieux que lui, et il savait que les combats de mer sont avant tout des combats d'artillerie. Aussi, persuadé que le succès devait appartenir à celui qui manœuvrait le mieux ses canons, il avait consacré tous ses soins à l'instruction militaire de l'escadre : sur les îles désertes qui ferment la rade d'Ourlac du côté de l'est, il avait élevé des simulacres de vaisseaux en pierres sèches. Avec leurs larges raies de batterie peintes à la chaux, ces bâtiments simulés rappelaient les mannequins coiffés d'un turban et le yatagan à la ceinture dont se servait Suwarow pour habituer ses grenadiers à charger les Osmanlis à la baïonnette. L'amiral les donnait à détruire à ses canonniers, mais il leur promettait de les mettre bientôt aux prises avec des vaisseaux plus faciles à entamer. Ce fut lui qui, frappé des résultats que les Américains avaient obtenus en 1812 par la rapidité de leur tir, intro-

duisit dans notre marine la charge précipitée, consistant à enfoncer à la fois la gargousse et le boulet dans l'âme de la pièce. Il accoutuma nos matelots à faire voler leurs canons au sabord, leur répétant sans cesse qu'il fallait charger vite, mais pointer avec calme. Aussi, l'élan de nos équipages, le degré d'instruction auquel ils étaient arrivés, inspiraient à tous nos officiers une confiance extrême, et lorsque notre escadre fut rappelée à Toulon, il leur sembla qu'on leur ravissait une victoire assurée.

Personne, à cette époque, n'eût certainement voulu répudier le légitime espoir de succès qui animait une si vaillante escadre, personne n'eût voulu contester le grand effet moral qu'on eût pu se promettre d'une première victoire; mais les uns étaient disposés à croire que, parce que nous avions déployé autant de forces que l'Angleterre, nous en possédions autant qu'elle, tandis que d'autres, et l'amiral tout le premier auquel on devait cette confiance, ne se dissimulaient point qu'une énorme disproportion n'avait pas cessé d'exister entre nos ressources et celles de nos adversaires. Derrière l'escadre de 21 vaisseaux que nous pouvions réunir, il n'y avait point un vaisseau qu'on pût armer avant six mois; derrière cette armée, il n'y avait point de réserve. Il n'y avait point, après le premier engagement, de moyen de réparer un revers, ou de poursuivre un succès, pour peu que ce succès eût

été chèrement acheté. Les approvisionnements de nos arsenaux s'étaient épuisés à la longue et n'avaient point été renouvelés. Les bois de mâture surtout, qu'il eût fallu faire venir du Nord ou du Canada à travers les croisières ennemies, manquaient presque totalement. Notre matériel naval, loin de s'être augmenté, était en voie de décroissance. Depuis le jour de l'ordonnance qui en avait établi le cadre réglementaire, il avait diminué de 3 vaisseaux et 14 frégates. C'est avec 23 vaisseaux, dont deux devaient être refondus, *l'Iéna* et *l'Algésiras*, et 29 frégates, qu'il nous eût fallu commencer la guerre contre une puissance qui avait en 1840, suivant les déclarations de lord Haddington, 86 vaisseaux à flot. Dans ce nombre, on comptait, il est vrai, beaucoup de non-valeurs; mais il est constant que 33 vaisseaux anglais eussent pu, si la guerre eût éclaté en 1841, être réunis presque instantanément.

L'Empire nous avait laissé 41 vaisseaux prêts à prendre la mer. Ce nombre était réduit de moitié. Après vingt-cinq années de paix, nous nous retrouvions moins forts que nous ne l'étions après une guerre malheureuse. Nous avions été un instant en position de livrer une grande bataille avec de belles chances de succès; mais nous n'avions dû évidemment cet avantage qu'à un moment de surprise, qu'à un concours de circonstances qu'il ne fallait point se flatter de rencontrer une seconde

fois. Rien n'était réellement changé dans la situation respective des deux peuples, et la cause la plus réelle de notre infériorité maritime subsistait encore tout entière. Nous n'avions point assez de matelots. Les difficultés que les Anglais avaient éprouvées à rassembler les équipages de leurs derniers vaisseaux n'indiquaient point chez eux l'appauvrissement du personnel naval : elles témoignaient plutôt de la prospérité commerciale de l'Angleterre. Le commerce seul en effet avait pu trouver de l'emploi pour cette immense population maritime qui, en des temps moins heureux, eût encombré les quais de Chatam et de Portsmouth. Une telle situation faisait comprendre cependant les inconvénients de la liberté illimitée que, durant la paix, l'Angleterre accorde à ses marins. Cette liberté avait un instant restreint le développement de ses forces. Nos embarras à nous étaient malheureusement d'une nature plus grave. Bien que l'armement de notre flotte n'exigeât, en 1841, que 40 171 hommes, et que le recrutement eût fourni environ le tiers des équipages, notre inscription maritime se trouvait tellement épuisée déjà, que la levée permanente établie dans tous les quartiers du littoral ne fournissait point de remplaçants pour les hommes qui comptaient plus de trois années d'embarquement. Au mépris des usages établis, il fallait maintenir ces derniers au service et les dédommager par des avancements qui peuplaient

nos vaisseaux d'officiers mariniers souvent impropres à leurs nouvelles fonctions.

La détresse de nos arsenaux, la fâcheuse pénurie de notre inscription maritime, se dérobaient cependant encore sous l'éclat des chiffres officiels quand parut la célèbre *Note* sur l'état des forces navales de la France[1], qui dégagea ces importantes questions d'une obscurité longtemps épaissie à plaisir, et fit pénétrer, jusqu'au cœur du pays, la vive lumière dont elle les éclaira. J'avoue que je ne suis point de ceux qui pensèrent alors qu'une pareille révélation pût donner à l'Angleterre la mesure de nos forces; il me sembla que le gouvernement anglais avait trop d'intérêt à être bien informé à cet égard pour qu'on pût espérer qu'il ignorât le secret de nos arsenaux, lui à qui le développement mystérieux de la marine russe au fond de la Baltique et de la mer Noire n'avait pu réussir à échapper. Ce ne fut point à l'Angleterre que cette *Note* ouvrit les yeux : ce fut à la France. Le système de guerre dont elle recommandait l'adoption fut approuvé par le plus grand nombre, combattu par plusieurs : le service qu'elle rendit au pays fut indépendant de tout système. Ce service consista principalement à proclamer, sur la mauvaise direction de nos efforts, sur l'insuffisance

[1] *Note sur l'état des forces navales de la France*, par M. le prince de Joinville, — *Revue des Deux Mondes* du 15 mai 1844.

de notre matériel et de notre personnel, de courageuses vérités qui avaient besoin de trouver l'autorité d'un pareil organe. C'est aussi à cette œuvre patriotique que le brave amiral Lalande dévouait ses dernières pensées, le dernier souffle de sa noble vie : c'est là le but que doit se proposer tout esprit droit et sincère. En finir avec des illusions qui ne peuvent être que dangereuses, c'est déjà faire un premier pas vers des efforts sérieux et réparateurs.

D'ailleurs, il faut le reconnaître, le moment était bien choisi pour signaler le danger que nous courions à rester plus longtemps sous l'empire de la routine. Les immenses perfectionnements qu'avaient déjà reçus les navires à vapeur semblaient devoir favoriser singulièrement la réalisation de la pensée qui avait présidé à la réorganisation de notre puissance navale, et c'était précisément cette partie de notre matériel que nous traitions avec le plus de négligence. La vapeur menaçait l'Angleterre de mettre la marine à la portée de tout grand peuple qui aurait des soldats aguerris et des finances prospères, et nous laissions nos rivaux prendre une telle avance dans cette voie nouvelle, que nous nous exposions à ne pouvoir les y suivre. Il importait de nous arracher à cette léthargie, et de fixer par une discussion publique et solennelle les conditions dans lesquelles devait se développer à l'avenir notre matériel naval,

et les tendances auxquelles nous devions obéir. Jouets de courants contraires, au moment même où des complications pressantes nous commandaient impérieusement de nous hâter, nous nous trouvions, par une fatalité singulière, condamnés en quelque sorte à l'immobilité. Il fallait indispensablement prendre un parti : mais lequel? Rarement une question plus grave s'était posée devant le pays.

Aux époques de transition malheureusement, les partis absolus offrent mille inconvénients. Il n'est point douteux que la vapeur ne soit destinée à opérer un jour dans la guerre maritime une révolution analogue à celle qui a suivi l'introduction des armes à feu dans les armées européennes; mais en attendant des perfectionnements que chaque instant peut faire surgir, les agressions lointaines, les expéditions tropicales sont encore presque exclusivement réservées à la marine à voiles [1]. Dans l'état présent des choses, licencier notre flotte, désarmer nos vaisseaux, ce serait, comme l'a dit dans une autre occasion un illustre maréchal, raccourcir l'épée de la France. La vapeur fait des pas de géant : nos vaisseaux, au contraire, partageant le destin de beaucoup de belles et nobles choses, *nos vaisseaux s'en vont!* et cependant, ils sont encore les seuls échantillons sérieux de notre

[1] Il ne faut pas perdre de vue que ceci s'écrivait en 1845.

puissance : c'est ainsi que dans toutes les polémiques qui s'engagent sur les questions de matériel, le terrain semble fuir sous les pieds des combattants ; mais il est, hâtons-nous de le reconnaître, une question dont les éléments varient moins, qui aura son importance dans tous les temps et sous tous les régimes, que la marine à vapeur vienne à prévaloir ou que la marine à voiles maintienne son rang : c'est l'organisation militaire de nos équipages. En présence d'une révolution qui condamnerait l'ancien matériel à pourrir inachevé sur nos chantiers et qui diminuerait même l'importance de cet élément, aujourd'hui indispensable, que nous demandons à notre inscription maritime, les bonnes institutions resteraient encore, avec l'ordre, la discipline et la pratique de la mer, les plus sûrs éléments de succès. Quelque moteur qu'on invente, il faudra toujours naviguer et combattre : pour ces deux choses, il faut des gabiers, des canonniers et des soldats. C'est à ce point de vue, d'où l'on peut négliger tant de questions encore indécises, que nous essayerons de nous placer.

Il existe une tendance fâcheuse en France, tendance nouvelle d'ailleurs, qui nous porte à exiger des hommes qu'ils soient également propres aux fonctions les plus diverses. Nous perdons ainsi l'immense avantage qu'offre la concentration des forces de l'esprit sur un seul sujet, sur une seule

spécialité. Dans le système adopté vers la fin de la Restauration pour l'armement de notre flotte, nos matelots durent être à la fois marins, canonniers et soldats. Le plus difficile étant, sans contredit, d'être marin; ce fut surtout cette qualité qui fit généralement défaut à nos équipages, et pourtant, malgré la singulière aptitude du matelot français aux exercices militaires, nous n'avons commencé à posséder sur nos navires des canonniers vraiment remarquables que lorsque la formation d'une école d'artillerie navale, précieuse institution due au ministère de M. le vice-amiral de Rosamel, eut consacré dans notre marine ce principe des spécialités qu'on voulait s'obstiner à méconnaître. Grâce à l'excellent mode d'instruction adopté sur cette école flottante, une partie des hommes du recrutement qui formaient l'indispensable complément de nos équipages trouvèrent là l'emploi qui leur était propre. Ils devinrent d'excellents canonniers.

Ce résultat obtenu devait exciter à en poursuivre un autre. Il fallait demander au recrutement une mousqueterie d'élite, comme on lui avait demandé des canonniers; et, de même qu'on s'était bien gardé de changer l'uniforme, la discipline ou le nom de ces matelots consacrés à des fonctions spéciales, il fallait avoir sur chaque navire un détachement de soldats-marins que l'on pût, comme les canonniers, employer à tous les

services. envoyer sur toutes les vergues. Ces soldats devaient arriver à bord de nos vaisseaux déjà dressés, par un mode d'instruction particulière, à la plupart des manœuvres qui s'exécutent sur le terrain, aptes par conséquent à former le noyau d'un débarquement, et constituant une mousqueterie qui n'eût point été inférieure à celle que l'institution des soldats de marine assure aux bâtiments anglais et américains.

Les abordages prémédités sont devenus très-rares aujourd'hui, parce que c'est une manœuvre toujours dangereuse à tenter. Avec les navires à vapeur ils seront beaucoup plus fréquents, et d'ailleurs il arrive déjà très-souvent qu'ils terminent un combat dans lequel les deux adversaires, dégréés et peu maîtres de leurs mouvements, sont jetés l'un sur l'autre par le vent ou la houle. Si, une fois les navires ainsi accrochés, on pouvait s'élancer sur le pont ennemi le sabre aux dents et le pistolet au poing, ce serait une mêlée, une affaire d'arme blanche, dans laquelle l'élan et le courage auraient beau jeu; mais les deux navires, bien qu'accrochés, sont encore séparés par un intervalle de dix ou douze pieds; si quelque mât sert à les réunir, c'est un pont qui offre à peine passage à deux hommes de front. Pendant qu'on se presse sur cet étroit espace, un feu nourri de mousqueterie est échangé d'un bord à l'autre. Celui des hunes moissonne les officiers qui marchent à la

tête des compagnies d'abordage. Chaque coup, s'il est bien dirigé, met un ennemi hors de combat, et l'affaire est souvent décidée par ce feu meurtrier avant qu'on ait pu se joindre corps à corps. On voit donc combien il nous importe d'avoir des tireurs habiles, et combien il serait à regretter que les Anglais eussent encore sur nous un si grand avantage.

Le recrutement pourrait fournir, mieux que l'inscription même, ces deux classes d'hommes spéciaux, canonniers et soldats de marine, qui ne devraient jamais excéder le tiers de l'équipage. Quant aux hommes plus particulièrement chargés du gouvernail et du service des hunes, les timoniers et les gabiers, ils ne peuvent sortir que de l'inscription ; mais ils devraient avoir également reçu sur un vaisseau-école une *instruction spéciale*, analogue à celle que reçoivent les matelots-canonniers, et qui garantît à tout bâtiment de la flotte que ces éléments indispensables ne manqueraient point à la composition de son équipage.

Si l'on prenait soin, après avoir pourvu à toutes ces nécessités d'un navire de guerre, de fixer la proportion dans laquelle les hommes qui ont navigué au long cours et ceux qui n'ont jamais navigué que sur un bateau de pêche doivent être appelés à la formation du contingent de marins inscrits embarqués sur nos vaisseaux, on serait assuré que tout bâtiment français, sortant du port, emporte-

rait avec lui les moyens de faire face à toutes les éventualités de la guerre et de la navigation. Il faut cependant ajouter que des matelots, des soldats et des canonniers ne sont encore que les éléments d'un bon équipage, et que cet équipage n'est réellement constitué qu'après quelques mois de campagne. Ce n'est qu'alors que l'on a sous la main une réunion d'hommes compacte et intelligente, habituée à la voix de ses officiers, que l'on précipite ou que l'on retient à son gré, pour laquelle enfin le jour du combat ressemble à un jour d'exercice. Telle est la raison qui doit nous faire conserver et étendre, s'il se peut, le salutaire principe des armements permanents, armements de prévoyance sans lesquels il n'y aurait pour nous, au début d'une guerre, que la chance d'héroïques mais inutiles sacrifices. Armer des vaisseaux à la hâte, au moment même du besoin, les envoyer à la rencontre de l'ennemi sans leur avoir laissé le temps de s'organiser et de se reconnaître, ce serait vouloir combattre encore une fois avec un acier mal trempé qui trahirait le bras le plus ferme et le plus intrépide.

La France ne commettra plus de semblables fautes; mais on doit regretter que le mode de recrutement de notre flotte, en nous obligeant à renouveler nos équipages par portions plus ou moins considérables dans le cours d'un armement, ne nous permette point de retirer tout le fruit que

nous pourrions attendre des énormes dépenses auxquelles nous nous soumettons pour avoir toujours sur pied des vaisseaux prêts à entrer en ligne. Ces renouvellements successifs détruisent à chaque instant à bord de nos navires la force d'ensemble et de cohésion, force dont la puissance est incalculable; car, à peu près nulle le jour où le vaisseau sort du port, elle augmente dès qu'il est en rade et semble croître, pour ainsi dire, en raison du carré des temps et des distances. Pendant que les équipages anglais, composés de marins embarqués tous ensemble, le même jour et presque à la même heure, conservant pendant trois années à leur tête le même capitaine et les mêmes officiers, présentent une masse serrée et homogène qui garde jusqu'au bout tout ce qu'elle a pu acquérir, les nôtres, sans cesse affaiblis, sans cesse divisés, ressemblent à ces serpents dont on a séparé les anneaux, et qui s'agitent en vain pour les rejoindre. Je ne crains pas d'affirmer que de perpétuelles mutations sont une des plus grandes causes de découragement et de dégoût pour nos capitaines. Perdre deux ou trois fois dans une campagne le fruit de ses peines et de ses efforts, voir sans cesse de nouveaux visages se succéder dans les rangs d'un équipage dont on commençait à obtenir la confiance, c'est là un dissolvant dont notre marine, seule entre toutes les marines, est appelée à subir les déplorables effets.

Ces questions de personnel, on le comprendra facilement, intéressent au même degré les navires à vapeur et les vaisseaux. On a pris trop vite au mot la nouvelle marine quand elle a promis que, grâce à elle, la France aurait moins à souffrir de l'insuffisance de son personnel maritime. On a cru qu'il s'agissait de faire naviguer des navires sans matelots, comme des bateaux de rivière; on s'est grandement trompé. Les désastres qu'ont éprouvés tant de fois les bâtiments à vapeur ne sont jamais venus du fait de la machine, mais de celui du navire, de ce qui se passait sur le pont entre les matelots plutôt que de ce qui se passait en bas entre les chauffeurs. La vapeur, pénétrons-nous bien de cette vérité, place la question de suprématie maritime sur un terrain plus abordable pour nous; mais il n'en faudra pas moins que le soin de conduire nos navires ne soit confié qu'à des officiers instruits, et celui de les manœuvrer et de les défendre à des équipages dont l'organisation ne laisse rien à désirer sous aucun rapport.

Sachons donc une bonne fois élever ces considérations à leur véritable hauteur. Nous vivons en des temps douteux où il est difficile de prévoir avec quels éléments nous ferons la prochaine guerre, si nous y emploierons des flottes ou des vaisseaux isolés, des navires à voiles ou des navires à vapeur. Poursuivons du moins le seul résultat qui ne puisse nous échapper, quel que

soit le système de guerre qui vienne à prévaloir; faisons en sorte, par des soins persévérants, que chaque échantillon de notre puissance navale, si formidable ou si infime qu'il soit, qu'il porte 120 canons ou 120 chevaux, qu'il s'appelle cutter ou frégate, brick ou corvette, steamer ou vaisseau, soit mis en état de rencontrer avec avantage, avec toutes les chances possibles de succès, un bâtiment du même rang et de la même force. Il faut pour cela qu'il soit bien entendu de tous ceux auxquels sont confiées les destinées de notre marine qu'il n'y a dans une guerre maritime ni petit succès ni petit revers, qu'il faut créer la confiance dès le début, et que la gloire du pavillon se trouve intéressée à la fortune de tout navire qui a obtenu l'honneur de le porter.

On comprendrait difficilement aujourd'hui, si l'on ne remontait par la pensée vers ces temps héroïques, comment nos marins, pendant les dernières années de la République et les premières de l'Empire, ont pu résister à l'influence démoralisante de tant d'inévitables revers, et continuer avec une énergie qui s'est rarement démentie une guerre où toutes les chances étaient constamment contre eux. C'est qu'il leur arrivait alors des champs de Lodi et d'Austerlitz de ces chaudes bouffées de gloire qui faisaient courtiser le danger et la mort. Ne nous exposons point à voir se renouveler ces jours désastreux. Ce sont des vain-

queurs et non des martyrs qu'il nous faut. Laissons cet héroïsme désespéré aux populations du Maroc et du Mexique; pour nous, évoquons toutes les ressources de la science militaire et de la stratégie la plus avancée; ne présentons à l'ennemi que des navires dont le succès soit au moins probable. Méritons la victoire si nous voulons l'obtenir. Armons donc moins de bâtiments, s'il le faut, pour les mieux armer; défions-nous surtout d'une ruineuse économie qui voudrait proscrire tout progrès et consacrer, le règlement à la main, notre infériorité. Le règlement d'aujourd'hui, on est trop porté à l'oublier, n'est déjà plus celui de la Restauration; c'est encore moins celui de l'Empire ou de la guerre de 1778. Formé d'alluvions successives, ce règlement a été jusqu'ici comme un terrain envahi chaque année par les eaux. Mais, en se retirant, les eaux ont laissé derrière elles un limon fertile : contenez le torrent; efforcez-vous d'en diriger le cours; n'essayez point d'élever contre lui de digues insubmersibles. Vous seriez trop punis si, par hasard, vous veniez à réussir.

J'ai dit plus haut qu'il nous importait de rechercher comment une marine numériquement inférieure pouvait soutenir une lutte inégale. Je ne connais point d'autres moyens d'atteindre ce but que ceux que je viens d'indiquer. Armer à l'avance, faire peu pour faire bien, ne point nous préoccuper du nombre de navires que nous

enverrons à la mer, mais de la manière dont nos bâtiments s'y présenteront, attendre dans cette attitude la solution de questions délicates qui doivent peser d'un grand poids sur l'avenir, telle est la ligne à la fois facile et sûre que nous devons suivre dans la direction de nos affaires maritimes. S'il nous fallait chercher la justification de ce conseil ailleurs que dans les simples règles de la logique et du bon sens, l'histoire de la plus récente des guerres dont la mer ait été le théâtre suffirait à nous apprendre quels fruits peut porter une pareille politique.

Quand le congrès américain déclara, en 1812, la guerre à l'Angleterre, il semblait que cette lutte disproportionnée dût écraser dans l'œuf sa marine naissante; elle en a au contraire fécondé le germe. Ce n'est que depuis cette époque que les États-Unis ont pris rang parmi les puissances maritimes. Quelques combats de frégates, de corvettes et de bricks, insignifiants sans doute sous le rapport des résultats matériels, suffirent à rompre le charme qui protégeait l'étendard de Saint-George, et apprirent à l'Europe ce qu'elle eût déjà pu apprendre de quelques-uns de nos combats, si le bruit plus éclatant de nos revers n'en eût étouffé la gloire : qu'il n'y avait d'invincibles sur mer que les bons équipages et les bons canonniers.

Les Anglais couvraient l'Océan de leurs croiseurs quand cette marine inconnue, composée de six

frégates et de quelques navires à peine comptés jusque-là, osa venir établir ses croisières à l'entrée de la Manche, au centre même de la puissance britannique. Mais déjà *la Constitution* avait capturé LA GUERRIÈRE et LA JAVA; *les États-Unis* s'étaient emparés de LA MACÉDONIENNE, *le Wasp* du FROLIC, *le Hornet* du PEACOCK. L'honneur du nouveau drapeau était fondé, et personne ne se serait avisé d'y faillir. L'Angleterre, humiliée, essaya d'attribuer les revers multipliés qu'elle éprouvait aux proportions inusitées des bâtiments que le congrès avait fait construire en 1799 et qui firent la guerre de 1812. Elle voulut leur refuser le nom de frégates et les appela, non sans quelque apparence de raison, *des vaisseaux déguisés*. Depuis lors, toutes les puissances maritimes ont copié ces modèles gigantesques, car la guerre de 1812 eut pour résultat d'obliger l'Angleterre elle-même à transformer son matériel naval; mais eussent-ils employé au lieu de frégates des vaisseaux rasés, on s'expliquerait difficilement encore les succès prodigieux des Américains. Leurs frégates pouvaient, il est vrai, lancer d'une seule volée près de huit cents livres de fer, tandis que les frégates anglaises n'en lançaient que cinq cents; elles avaient des équipages plus forts, de près d'un tiers, que les équipages des navires capturés, un tonnage plus considérable, des murailles plus épaisses, et cependant une immense supériorité dans la rapidité et la

précision du tir peut seule faire comprendre la différence des avaries éprouvées par les combattants.

Dans un engagement qui se termina en moins d'une demi-heure, la frégate anglaise LA GUERRIÈRE, complétement démâtée, eut quinze hommes tués, soixante-trois blessés, et plus de trente boulets au-dessous de la flottaison. Elle coula douze heures après le combat. *La Constitution*, au contraire, n'eut que sept hommes tués et sept blessés, et ne perdit point un seul de ses mâts. Aussitôt qu'elle eut remplacé quelques manœuvres coupées et changé quelques voiles, elle se trouva en état, de l'aveu même de l'historien de la marine anglaise, de se mesurer avec une autre *Guerrière*. La frégate *les États-Unis* mit une heure et demie à capturer la frégate anglaise LA MACÉDONIENNE, et la même différence se fit remarquer dans le dommage qu'éprouvèrent les deux bâtiments. LA MACÉDONIENNE avait eu sa mâture en partie brisée, deux canons de sa batterie et tous ceux du pont désemparés; plus de cent boulets avaient pénétré dans la coque, et plus du tiers de l'équipage avait été atteint par le feu de l'ennemi. La frégate américaine, au contraire, n'avait à regretter que cinq hommes tués et sept blessés; elle avait tiré soixante-seize coups par pièce, pendant que LA MACÉDONIENNE en avait tiré trente-six. Le combat de *la Constitution* et de LA JAVA dura deux heures et fut le plus sanglant de

ces trois engagements de frégates. LA JAVA n'amena que lorsqu'elle fut rasée comme un ponton; elle eut vingt-deux hommes tués et cent deux blessés. *La Constitution* ne perdit ni un mât ni une vergue; neuf hommes seulement furent tués à bord de cette frégate, et vingt-cinq blessés.

Le feu des Américains se montra aussi assuré que rapide. Dans des circonstances de mer où le roulis devait rendre le pointage excessivement incertain, les effets de leur artillerie ne furent pas moins meurtriers que dans des circonstances plus favorables. La corvette *le Wasp* combattit le brick LE FROLIC avec une mer énorme, sous une voilure très-réduite, et cependant, quarante minutes après le commencement de l'action, quand les deux navires s'abordèrent, les Américains qui sautèrent à bord du brick anglais ne trouvèrent sur le pont, couvert de cadavres et de blessés, qu'un brave homme qui n'avait point abandonné la roue du gouvernail, et trois officiers tout sanglants qui jetèrent leurs épées aux pieds des vainqueurs. Sur quatre-vingt-douze hommes, LE FROLIC comptait cinquante-huit morts ou blessés. Ses deux mâts, frappés de plusieurs boulets, tombèrent quelques minutes après que son pavillon eut été amené.

L'habileté de leurs canonniers ne fut point d'ailleurs la seule cause à laquelle les Américains durent leurs succès. Leurs navires possédaient une marche supérieure; leurs équipages, compo-

sés d'hommes de choix, manœuvraient avec ensemble et précision; leurs capitaines avaient ces connaissances pratiques qui ne s'acquièrent que par une longue expérience de la mer, et il ne faut point s'étonner si, chassée pendant trois jours par une escadre de quatre frégates anglaises, *la Constitution* réussit à leur échapper en les primant de manœuvre et en mettant en usage tout ce que la science maritime peut suggérer d'ingénieuses ressources et d'habiles expédients.

Cette guerre doit être méditée sans cesse; l'amour-propre de deux peuples auxquels les choses de la marine sont si généralement familières en a éclairé tous les détails, mis à nu tous les épisodes, et à travers des jactances que les vainqueurs auraient dû s'épargner, dans l'intérêt même de leur gloire, on voit à chaque pas ressortir plus éclatante cette grande vérité, qu'il n'y a de succès que pour ceux qui savent les préparer. Le seul triomphe remarquable qui honora les armes anglaises, loin d'infirmer ce principe, ne peut que lui donner plus de force encore. La frégate américaine *la Chesapeake*, commandée par le capitaine Lawrence, déjà connu par la prise du brick LE PEACOCK, qu'il avait capturé lorsqu'il commandait la corvette *le Hornet*, fut enlevée en quinze minutes par un bâtiment d'égale force, la frégate anglaise LE SHANNON. Sans rien ravir de son mérite à ce magnifique engagement, qui présenta tous les

caractères d'un duel chevaleresque, on ne peut s'empêcher de retrouver dans la capture de *la Chesapeake*, une nouvelle preuve de la toute-puissance d'une bonne organisation.

En cette occasion, en effet, deux capitaines également renommés, l'honneur des deux marines, se trouvèrent en présence, sur deux navires du même tonnage, du même nombre de canons. Jamais les chances n'avaient paru mieux balancées; mais sir Philipp Broke commandait LE SHANNON depuis près de sept ans : le capitaine Lawrence n'avait pris le commandement de *la Chesapeake* que depuis quelques jours. La première de ces frégates croisait depuis dix-huit mois sur les côtes d'Amérique; la seconde sortait du port. L'une avait un équipage rompu depuis longtemps aux habitudes de l'obéissance passive; l'autre était montée par des hommes qui venaient de se mutiner. Les Américains eurent tort d'accuser la fortune en cette circonstance. La fortune ne fut point infidèle, elle ne fut que conséquente. LE SHANNON captura *la Chesapeake* le 1er juin 1813, mais le 14 septembre 1806, jour où il prit le commandement de sa frégate, le capitaine Broke avait commencé à préparer ce glorieux dénoûment à cette sanglante affaire. LE SHANNON paya sa victoire de la perte de 23 hommes tués et de 50 blessés : au nombre des blessés se trouva son brave commandant. *La Chesapeake*, qui, par une manœuvre involontaire, avait abordé la

frégate anglaise et hâté ainsi l'issue du combat, sur un équipage de 376 hommes, eut 48 morts et 98 blessés. Le capitaine Lawrence et quatre de ses officiers périrent pendant l'action ou succombèrent à leurs blessures.

C'est à nous qu'il appartient de juger avec impartialité ces événements maritimes trop exploités peut-être par un orgueil national que l'on est tenté d'excuser. Les Américains ont, dans la guerre de 1812, montré beaucoup d'habileté et de résolution. Cependant, si, comme ils l'ont prétendu, les chances avaient toujours été parfaitement égales entre eux et leurs adversaires; s'ils n'avaient dû leurs triomphes qu'à l'intrépidité des Hull, des Decatur et des Bainbridge, il y aurait eu pour nous peu d'intérêt à ranimer le souvenir de cette lutte. Nous n'avons point à chercher de leçons de courage ailleurs que dans notre propre histoire. Ce qu'il nous faut, au contraire, bien constater et comprendre, c'est que les navires des États-Unis ont constamment combattu avec des chances supérieures, et c'est là que le gouvernement américain doit chercher son véritable titre de gloire. A une marine exaltée par le succès, mais rendue négligente par l'habitude même de faciles victoires, le congrès n'opposa que des navires d'élite et des armements formidables. C'est ainsi qu'on fait rebrousser chemin à la fortune. Ne l'oublions pas, nous qui devrons peut-être un jour consacrer

l'existence de notre nouvelle marine; dans une lutte avec l'Angleterre, nous avons à combattre un des peuples les plus braves de l'Europe, habitué aux efforts calmes et persévérants qui conviennent aux combats de mer; nous avons contre nous la puissance des traditions et des souvenirs : nous devons mettre de notre côté celle d'une meilleure organisation. Les Américains était parvenus, en 1812, à s'assurer cet avantage; c'est vers le même but, je le répète, que doivent tendre tous nos efforts. Comment y arriver? Par quels moyens l'atteindre? C'est là une dernière question sur laquelle je voudrais appeler l'attention et jeter quelque lumière en finissant.

Au point de vue où je me suis placé, on n'a plus à se préoccuper d'augmenter la fécondité de nos arsenaux, mais de la contenir; il s'agit non pas de faire vite et beaucoup, mais de faire bien, non pas de faire disparaître l'infériorité numérique à laquelle nous sommes fatalement condamnés, mais de créer en notre faveur une supériorité individuelle de laquelle nous pouvons attendre d'immenses résultats : il s'agit, en un mot, de ne laisser sortir de nos ports que des navires parfaitement armés sous le double rapport du matériel et du personnel. C'est à cet intérêt majeur qu'il faut subordonner tous les intérêts factices qui nous ont commandé trop longtemps la dissémination de nos ressources; c'est pour atteindre ce but qu'il importe

de constituer notre administration tout entière, en vue du service de la flotte et de la marine active.

Ce n'est point ainsi, nous le savons, que les Chambres ont envisagé la question : gardiennes de la fortune publique, soupçonneuses parce qu'elles n'étaient peut-être point assez éclairées sur des questions toutes spéciales, elles ont pensé que l'intérêt le plus pressant était de surveiller l'usage des fonds du budget, d'assurer les procédés les plus économiques, de faire produire, en un mot, le plus de vaisseaux possible aux millions qu'elles votaient, et d'obtenir un compte exact de l'emploi des deniers de l'État. Cette préoccupation est assurément très-légitime et très-salutaire, mais les soins qu'elle recommande seraient insuffisants peut-être dans la position délicate où nous nous trouvons placés aujourd'hui. Quelque contrôle qu'on établisse, quelque rouage que l'on ajoute à une administration déjà trop compliquée, il ne faudra compter au nombre des progrès sérieux et réels que ceux qui se traduiront par une meilleure installation de nos navires. Sans doute, ce sera quelque chose que d'avoir introduit plus de régularité dans la comptabilité des matières, que d'avoir prévenu des détournements de chapitres, d'avoir empêché que l'on n'arme des vaisseaux avec l'argent destiné à en construire; mais on aura négligé le côté plus important de la question si l'on n'a rien fait pour que ces vaisseaux soient mieux armés, soient mieux

en état de rencontrer l'ennemi. Peut-être même, je l'ai déjà dit et je crois bon de le répéter, serait-il à craindre, si l'on n'y prenait garde, qu'un tel surcroît de surveillance, loin de hâter des perfectionnements si désirables, ne vînt les entraver, et substituer une immobilité fâcheuse à cette heureuse élasticité de nos règlements qui nous a permis de réaliser sans bruit et sans éclat tant d'améliorations de premier ordre : progrès constants et certains dont personne ne revendique la gloire, car chacun y a contribué; œuvre discrète et dévouée accomplie à toute heure, séve invisible et lente qui monte constamment de la tige aux rameaux, et qu'on ne saurait arrêter sans flétrir l'arbre jusqu'au cœur.

Entre des mains prudentes, la faculté de contrôler ne peut avoir de pareils inconvénients; cependant il faut bien reconnaître que toutes ces institutions de méfiance ne sauraient tenir lieu d'agents probes et capables. Il y avait donc, peut-être, des choses plus urgentes à réclamer du gouvernement qu'une institution faite pour multiplier encore ces frottements inutiles dans lesquels s'absorbent tant de forces vives, et qui paralysent en partie l'énergie de la machine. Le désordre est sans doute un grand mal, mais l'exagération de l'ordre et de la méthode a bien souvent des suites non moins fâcheuses. L'argent que l'on croit épargner ne vaut pas le temps que l'on perd et les progrès que l'on

entrave. S'il est un contrôle indispensable, ce n'est point celui qui peut enchaîner notre activité, mais plutôt celui qui doit la stimuler. S'il est quelque chose de plus pressant que de vérifier l'apurement des comptes et l'emploi des matières, c'est de constater que l'argent de la France n'a point servi à des armements indignes de sa puissance et faits pour compromettre son pavillon.

Mille choses contribuent à la bonne organisation d'un navire, mille détails y concourent. C'est une œuvre complexe dont la perfection ne résulte que du fini de toutes les parties. Au point où en est arrivée la science maritime, un navire à voiles ou à vapeur ne réunit les conditions propres à un navire de guerre que lorsqu'il a été apporté un soin extrême à lui assurer une marche supérieure, des évolutions faciles, une artillerie battante et dotée des perfectionnements les plus récents. Les Anglais ont fait la dernière guerre avec des bâtiments qui étaient loin de valoir les nôtres sous le rapport de la construction; aussi se sont-ils empressés de réparer et d'imiter ceux qu'ils nous ont pris. *Le Franklin*, vaisseau de 80, capturé à Aboukir, et devenu LE CANOPUS, a servi de modèle aux plus beaux vaisseaux de la marine anglaise; mais, depuis cette époque, nous avons transformé presque entièrement notre matériel naval, et les Anglais, de leur côté, ont multiplié, avec une louable persévérance, des essais auxquels ils ont dû des na-

vires dont les qualités ont fait grand bruit. Rien ne nous garantit donc que nos bâtiments à voiles aient conservé sur les navires anglais la supériorité qui leur appartenait pendant les guerres de l'Empire, et, quant aux navires à vapeur, l'avantage ne paraît point être de notre côté. La marche du navire est la condition *essentielle* pour une marine exposée à trouver toujours l'ennemi en nombre; or, cette marche ne dépend point d'une seule donnée, et la plus importante de toutes, la forme de la carène, ne suffit point à l'établir. Avec des constructions bien inférieures, les Anglais n'en sont pas moins parvenus, pendant la dernière guerre, à observer nos escadres avec impunité et à capturer souvent nos meilleurs croiseurs. C'est que la distribution des poids, la coupe des voiles, l'application du doublage en cuivre, sont autant d'éléments de vitesse qui ont une immense importance, et que les Anglais excellent à s'assurer. Il en est de même pour les navires à vapeur, où la parfaite régularité du jeu de la machine contribue, au moins autant que la forme de la carène, à produire une marche avantageuse.

La vitesse du navire étant admise comme un des gages les plus certains de succès, et cette vitesse, résultat de tant d'éléments divers, étant si peu inhérente au système de construction adopté que le même bâtiment voit souvent varier sa marche d'une campagne à l'autre, il y aurait imprudence

à nous reposer entièrement à cet égard sur la grande habileté et la haute réputation de nos ingénieurs-constructeurs. Il s'agit ici d'un intérêt trop grave pour que nous puissions nous contenter d'une demi-conviction. Tout navire à voiles ou à vapeur, qu'il en fût à son début ou à son vingtième armement, devrait, en sortant du port, être appelé à faire ses preuves de vitesse devant une commission qui pût le comparer à un bâtiment de la flotte dont les qualités seraient incontestables. De semblables expériences seraient d'autant plus nécessaires, qu'il est peu de navires sur la marche desquels nous ayons de ces idées arrêtées qu'il serait urgent de substituer à de vagues réputations.

Dans la marine française, qu'il s'agisse de matériel ou de personnel, on est certain de trouver tout ce qui touche à la partie militaire du métier plus avancé et mieux compris que la partie purement maritime. En Angleterre, au contraire, c'est précisément ce dernier côté de la question qui attire et séduit tous les esprits. Les avantages et les inconvénients des divers modes de construction y sont discutés et appréciés. Les systèmes rivaux de sir William Symonds et de sir Robert Seppings sont mis en présence au milieu du golfe de Gascogne, comme des chevaux de course sur le turf. La lutte dure souvent près de quinze ou vingt jours, sous les yeux d'un bâtiment chargé de remplir l'office de juge du camp, et, chose re-

marquable, c'est à la barre de la Chambre des communes que vont finalement aboutir les résultats de ces épreuves. C'est qu'en Angleterre chacun, pour ainsi dire, a le sens maritime, chacun aime la marine et la comprend. En France, nous commençons à l'aimer, mais nous ne la comprenons pas encore. Il y a plus, parmi ceux d'entre nous qui s'adonnent à cette rude profession, qui y consacrent leur vie, il en est peu qui n'aient sur les officiers anglais l'avantage d'une instruction plus étendue, de plus fortes études; mais, en général (qu'on me pardonne un nécessaire aveu), l'instinct et l'amour du métier sont moins développés de ce côté de la Manche que sur la rive opposée.

Il est vrai qu'il existe une notable différence entre les services que le gouvernement anglais exige de ses officiers et ceux qui sont imposés aux nôtres. L'officier anglais, soumis à une discipline inflexible tant qu'il est embarqué, reprend toute sa liberté dès que son navire est désarmé. Pourvu que chaque année il fasse connaître sa demeure au secrétaire de l'amirauté, il peut vaquer à ses affaires et jouir de sa demi-solde aussi longtemps qu'il lui convient. Il ne connaît pas cette servitude des ports, servitude odieuse à l'officier, funeste à la discipline, qui nous crée de si pernicieux loisirs et entretient souvent dans l'état-major le plus éclairé de l'armée toutes les mesquines passions et les

idées étroites des casernes et des petites villes. Avec cette simple formalité, remplie une fois l'an, *I live at such a place*, l'officier anglais est aussi maître de ses mouvements que le plus indépendant des cockneys de Londres ou des *country-gentlemen* du Yorkshire. Chez nous, au contraire, où les cadres ont été strictement calculés sur les besoins du service, l'exploitation de l'officier est plus âpre, et il ne s'appartient jamais pendant plus de six mois. Des chances heureuses, une ambition confiante, le soutiennent pendant les premières années; mais quand arrivent les dégoûts inévitables, les désappointements imprévus, ce service incessant épuise et lasse un dévouement déjà ébranlé; le sentiment du devoir doit suppléer, à lui seul, à tout ce qui a été perdu d'ardeur et de jeunesse.

Si l'on veut donc admettre que le goût de la marine, l'amour de la profession, sont plus rares parmi nous que chez nos voisins, on comprendra facilement combien, dans l'état présent des choses, il serait nécessaire de substituer quelque stimulant à l'ardeur naturelle qui nous manque. Suivant nous, rien ne saurait mieux atteindre ce but que la formation périodique d'escadres d'évolutions. L'heureuse émulation qui anime les navires ainsi rassemblés n'a jamais manqué de porter ses fruits, et depuis 1815 la marine française n'a réalisé de grands progrès que par de pareilles réunions de bâtiments. Ce n'est que dans ces escadres que les

officiers apprennent à se connaître et à s'apprécier; ce n'est que là que la discipline se retrempe et que les bonnes doctrines se raffermissent. Aussi, quand bien même il serait vrai que l'ancienne stratégie maritime a fait son temps et doit céder la place à des combinaisons nouvelles; quand bien même nous ne devrions point armer d'escadres en temps de guerre, il en faudrait encore armer et réunir en temps de paix.

Est-il besoin d'ajouter que ce qui est bon et utile pour notre marine à voiles devient indispensable pour l'organisation d'une marine telle que la marine à vapeur, où tout est à créer, tout est à fonder, depuis la base du service jusqu'aux moindres détails? Appelés à opérer de grands transports de troupes, à jeter sur la côte ennemie des détachements qui puissent soutenir un premier effort, les navires à vapeur ont un immense intérêt à naviguer avec ordre et ensemble, à exécuter des débarquements rapidement et sans confusion, à former enfin la ligne de bataille la plus avantageuse pour combattre les bâtiments qui s'opposeraient à leur passage. Il n'est point impossible que les engagements d'escadres devenus plus rares entre les navires à voiles ne soient, au contraire, très-fréquents entre les navires à vapeur, qui ne tenteront jamais qu'en nombre de grandes opérations. Qui sait si des armées ne sont point destinées à se heurter encore sur les flots d'Actium ou de Lépante.

et si nous ne trouverons pas dans quelque rencontre fortuite la victoire que nos soldats iront chercher sur un autre champ de bataille? Quoi qu'il en soit, quelle que puisse être la stratégie de l'avenir, préservons notre marine du dissolvant des armements isolés; maintenons intactes la discipline et les traditions militaires, et gardons-nous de les laisser périr dans la confusion momentanée où nous a jetés l'introduction d'une arme nouvelle.

Ce n'est, du reste, qu'à la mer ou dans les rades étrangères que les heureux effets de ces réunions de navires se font complétement ressentir. Les Anglais ont reconnu l'impossibilité de contenir leurs équipages à Portsmouth et à Plymouth; ils envoient, dès qu'ils le peuvent, leur escadre de réserve, *the home station*, stationner sur les côtes d'Irlande. Le séjour de nos rades n'est guère plus salutaire à nos matelots que ne l'est celui des rades anglaises aux marins de la Grande-Bretagne. Le pavé des grands ports est partout funeste à la discipline. Malheureusement, les mois d'été permettent seuls à de nombreuses divisions de tenir la mer sans courir de trop grands risques, et il serait imprudent de livrer aux chances de nos rudes hivers une partie si précieuse de notre fortune maritime; mais il est de nombreuses stations où nos navires peuvent se disperser pendant cette saison, à la condition de venir, au retour du printemps, se réunir en rade de Toulon ou de Brest.

Ce système est en partie suivi pour une faible portion de notre marine à voiles. Étendu à un plus grand nombre de navires, et surtout aux navires à vapeur de guerre, il tiendrait infailliblement en haleine l'ardeur et l'émulation de nos officiers et de nos matelots. Avant tout, cependant, je le répéterai une dernière fois, il faudrait décréter la conservation des résultats ainsi acquis, la permanence des équipages ainsi formés. Il faudrait que capitaine, officiers, officiers-mariniers et matelots fussent autant que possible embarqués ensemble, pour quitter le navire le même jour et partager jusqu'au bout la même fortune.

Quand nous aurions ainsi rendu commun aux deux marines le bénéfice d'une organisation stable, il resterait encore à la marine anglaise un assez grand avantage dans la composition de ses équipages recrutés, par le seul mode des engagements volontaires, parmi l'élite de sa population maritime. C'est une voie dans laquelle nous ne pouvons songer à la suivre; toutefois nous pouvons par des institutions prévoyantes atténuer les inconvénients de notre situation. L'école flottante, à laquelle nous avons dû jusqu'ici d'excellents canonniers, n'a point dégénéré : cette institution recevra, nous l'espérons, toute l'extension désirable, et des institutions analogues nous donneront peut-être un jour de nouvelles spécialités où pourra se recruter notre maistrance, une bonne

mousqueterie utile pour le jour du combat, des timoniers et des gabiers nécessaires pour chaque instant de la navigation. Ce sont là des questions qui n'ont pas moins d'importance assurément que les questions de comptabilité. Elles sont faites pour tenter l'ambition d'une administration jalouse de marquer son passage par des créations qui puissent survivre aux ardeurs passagères et aux caprices ombrageux des assemblées délibérantes.

Entre tous ces points essentiels sur lesquels je voudrais ramener l'attention du gouvernement, il en est un qui semble avoir déjà excité sa sollicitude, mais qui la mérite tout entière : je veux parler du sort de nos officiers-mariniers. L'armée connaît toute la valeur de ses sous-officiers. L'importance de nos officiers-mariniers est plus grande encore : ils constituent une autorité intermédiaire dont la marine ne saurait se passer, et dont il faudra prochainement améliorer la situation. Tel maître payé aux Etats-Unis plus de 4 000 francs reçoit à peine chez nous, avec son bâton de maréchal, une solde de 1 100 francs : ce n'est point à ce prix qu'on a des serviteurs capables. Il en résulte que le cabotage enlève à la marine militaire la plupart des matelots qui pourraient former des officiers-mariniers distingués, et qu'il est peu de sujets de mérite qui consentent à s'attacher à une carrière aussi pénible et aussi ingrate. La perspective de devenir officier, ouverte dans la marine

comme dans l'armée aux sous-officiers, ne saurait séduire qu'un très-petit nombre de personnes, à cause de la rigueur des examens qu'il faut subir avant d'obtenir l'épaulette ; cette perspective même, dût-elle avoir un autre effet, ne pourrait qu'appauvrir encore les cadres de notre maistrance ; on ne saurait les peupler de bons serviteurs qu'en donnant à cette ambition restreinte les avantages d'une meilleure position pécuniaire.

La marine, quoi qu'on fasse, sera toujours une question d'argent, une des plus lourdes charges du budget. Ce qui importe, c'est que les sacrifices du pays ne soient point faits en pure perte et servent à créer autre chose que des fantômes. Si ces sacrifices sont proportionnés à l'étendue de l'entreprise, la France peut voir en quelques années un matériel considérable remplir ses arsenaux. Ce ne sera point un plus grand miracle que celui qui fit surgir les fortifications de Paris, et la même baguette magique est encore là pour l'opérer. Mais, quand on aura fait cela, on aura peu fait encore. Il faudra donner à ces vaisseaux des commandants habiles, des officiers dévoués, des équipages exercés et valides ; pour le matériel accru il faudra trouver un nouveau personnel. Aussi le développement de notre inscription maritime tient-il le premier rang parmi les préoccupations de tous ceux qui hâtent de leurs vœux l'établissement d'une grande marine nationale. Il leur semble

qu'après avoir construit des vaisseaux et même avant d'en construire, il est urgent de créer les hommes destinés à les manœuvrer, et, pour avoir des marins à tout prix, ils pressent le gouvernement d'assurer de nouveaux débouchés à notre navigation marchande, de trouver de l'emploi pour de nouveaux navires, de l'occupation pour de nouveaux matelots.

Je m'associerai de grand cœur à cette louable sollicitude. S'appliquer à étendre la sphère d'activité de notre commerce extérieur, s'attacher à rechercher par quels droits protecteurs, par quelles combinaisons politiques, par quelles entreprises coloniales on pourrait augmenter cette race précieuse des gens de mer dont l'insuffisance se fait si durement sentir parmi nous, c'est s'occuper de développer dans leur élément le plus vital les forces maritimes de la France. Et cependant, à côté de cette préoccupation, toute grave qu'elle puisse être, il me semble qu'il y a place pour une préoccupation plus essentielle encore; il me semble que s'il est bon de construire des vaisseaux, meilleur peut-être de former des marins, ce n'est toutefois ni dans cet agrandissement du matériel, ni dans cet accroissement de la population destinée à l'utiliser qu'il faut placer le nœud de la question. Il n'est point, selon moi, je l'ai déjà dit, dans le nombre des navires, il n'est pas même dans celui des marins; il est plutôt

dans la bonne organisation de la flotte et dans l'esprit dont on sait l'animer. Que nous importeraient un matériel moins considérable, une population maritime moins nombreuse encore, si, malgré cette pénurie, nous pouvions nous féliciter d'avoir seuls conservé les traditions d'un bon service militaire et l'habitude des navigations difficiles, si, plus riches dans notre pauvreté que les marines les plus exubérantes, nous ne possédions que des navires d'une essence supérieure et qui ne pussent rencontrer leurs égaux sur les mers! On improvise des vaisseaux; il ne faut que des crédits suffisants pour cela : on fait plus difficilement des marins, mais on créerait des marins au besoin si la guerre, à son début, au lieu d'être décourageante, était glorieuse, et si quelques avantages éclatants venaient rétablir la confiance en nos armes. D'ailleurs, quelles que soient les mesures qu'on adopte pour favoriser l'accroissement de notre inscription, quelque larges, quelque fécondes qu'on les suppose, elles n'auront point porté leurs fruits avant plusieurs années. En s'occupant de ce grave intérêt, on n'aura travaillé que pour un avenir plus ou moins éloigné, et je crois qu'on devrait songer, sans plus attendre, à fonder notre confiance sur un meilleur emploi des ressources existantes et des moyens actuels. Je comprends qu'on songe sérieusement à se préparer à la guerre qui peut éclater dans quinze ou vingt

ans, mais je demanderais avant tout qu'il n'en pût éclater une demain sans qu'elle trouvât tous nos navires prêts à combattre l'ennemi avec avantage. Cet intérêt me semble si pressant, qu'il absorbe chez moi toute autre préoccupation ; je crains, en effet, qu'il ne soit point suffisamment garanti par la sollicitude publique ; je crains qu'en divisant ses soins et ses crédits entre le présent et l'avenir, le pays ne soit porté à faire une trop large part au dernier, en un mot qu'en voulant trop vivement créer une grande marine, il ne soit enclin à négliger ce qui peut, dès aujourd'hui, lui en donner une bonne, prête à faire face à toutes les éventualités. Sans doute, si la sagesse des hommes d'État maîtrisait toujours les événements de ce monde, si la circonstance la plus imprévue, la complication la plus futile à sa naissance, ne pouvaient dominer d'une façon souvent irrésistible les calculs de la plus haute politique, sans doute alors on pourrait songer dès aujourd'hui à jouir plus pleinement des bienfaits de la paix et à écarter avec toutes pensées de guerre les charges que ces pensées imposent ; mais qui donc oserait se porter ainsi garant de l'avenir après avoir été témoin du passé ? Il n'y a point longtemps, il est vrai, que de très-bons esprits hésitaient encore à reconnaître la nécessité de constituer une marine en France, et se demandaient si, avec cette vaste frontière à couvrir, avec cette Europe toujours prête à peser

sur nous, il nous était permis d'aspirer à être à la fois une grande puissance maritime et une grande puissance continentale. Il leur semblait qu'en abdiquant toute prétention à ce double sceptre, nous établirions plus sûrement notre prépondérance en Europe. Concentrer notre action sur le continent, asseoir ainsi notre influence politique sur une base inébranlable, tandis que nous entraînerions à notre suite, dans la voie généreuse où nous les devançons, tous les peuples initiés par nous aux bienfaits de la liberté et aux idées fécondes de la dignité humaine, c'était laisser, selon eux, un assez beau rôle à la France. La conquête de l'Algérie et les événements d'Orient ont mis un terme à ces hésitations. Tournant le dos au Rhin, la France, depuis 1840, prête sans cesse l'oreille aux craquements redoutables que fait entendre ce vaste empire, rongé par la base à l'autre bout de la Méditerranée. Sa légitime ambition est de faire sentir ses forces aux deux extrémités de ce grand cratère dont l'Empereur voulait faire un lac français. Aussi, à aucune autre époque de notre histoire, la marine n'a-t-elle été plus populaire parmi nous qu'elle ne l'est aujourd'hui. Nous avons vu l'accroissement de notre puissance navale proclamé d'un accord unanime comme une nécessité de premier ordre, et l'opinion publique épouser avec éclat des intérêts qu'on lui avait longtemps reproché de méconnaître. Qui pourrait

se défendre de partager cette pieuse émotion et de s'associer à cet enthousiasme ? Qui pourrait refuser de concourir à cette œuvre ? Pour moi, je l'avoue, en voyant la nation prête encore, après tant de mécomptes, à s'imposer les plus grands sacrifices pour avoir une marine glorieuse, pour faire respecter son pavillon sur les mers comme sur le continent, je me suis senti saisi d'un irrésistible désir d'exprimer tout haut mon espoir et d'élever ma faible voix pour dire à mon pays sous quel signe il pourra vaincre.

Le chapitre qu'on vient de lire a été écrit au mois de mai 1845 et publié pour la première fois à cette époque dans la *Revue des Deux Mondes*. En 1847, j'en fis la conclusion de mes études sur les dernières guerres maritimes. J'ai tenu à n'y rien changer. Depuis 1845, la plupart des vœux dont j'avais osé me rendre alors l'interprète ont été réalisés. L'armement des vaisseaux français n'attend plus que quelques améliorations de détail, quelques perfectionnements faciles pour n'avoir rien à envier aux meilleurs armements des marines étrangères. Sous certains rapports et pour certains

types l'avantage est même de notre côté. Mais la révolution que chacun pressentait, il y a quinze ans, est maintenant un fait accompli. « La marine « est à la portée de tout grand peuple qui aura « des soldats aguerris et des finances prospères. » Nous n'avons donc plus à rechercher avec la même sollicitude « comment une marine numéri- « quement inférieure pourrait soutenir une lutte « inégale, » car ce n'est que par un effet de notre volonté que cette infériorité continuerait de subsister pour nous. J'ai pu douter, quand la marine à voiles composait seule encore la vraie marine de guerre, qu'il nous fût possible d'avoir à la fois une bonne et une grande flotte. Mon choix était fait, comme il le serait encore, s'il me fallait nécessairement opter entre des vaisseaux nombreux et des vaisseaux d'élite. Seulement, je considérerais aujourd'hui comme une faute d'accepter cette alternative. Il n'y a plus de raisons pour que nous soyons (non pas, je l'admets volontiers, sur la vaste étendue des mers, mais sur un champ de bataille habilement choisi) ou les moins bien armés ou les moins nombreux. Je disais en 1845 : « Les vaisseaux à voiles s'en vont ! » Je puis dire en 1860 : « Les vaisseaux à vapeur sont venus ! » Depuis quelques années tout change rapidement autour de nous. Le vaisseau à vapeur lui-même semble avoir fait son temps. Un nouvel engin maritime tend à le remplacer et nous présage un

mode nouveau de guerre. Quand les vaisseaux ne pouvaient sans imprudence présenter leur proue à l'ennemi, quand leurs flancs percés de cent sabords portaient seuls toute la force offensive du navire, les attaques impétueuses étaient presque interdites à une armée navale. Un vaisseau, comme l'a très-spirituellement remarqué une personne étrangère à notre profession, « ressemblait alors au requin obligé de se tourner sur le côté pour avaler sa proie. » Le navire cuirassé, rendu invulnérable, agissant par sa masse plus encore que par son artillerie, sera moins empêché. L'ordre de marche deviendra pour lui l'ordre même de bataille. C'est donc encore dans notre tactique toute une révolution qui se prépare. Sachons comprendre les chances que tant de transformations successives nous offrent. « Le signe sous lequel nous pourrons vaincre, » ce sera peut-être un jour celui qui brillait à la journée d'Actium pour Octave, à la bataille de Lépante pour don Juan d'Autriche, c'est déjà celui qu'ont suivi les D'Orvilliers et les Duchaffault, les D'Estaing, les Guichen, les Suffren et les La Motte-Piquet.

FIN.

APPENDICE

LA CAMPAGNE DE 1805

RACONTÉE PAR L'AMIRAL VILLENEUVE

(DOCUMENTS INÉDITS.)

Il paraît hors de doute aujourd'hui que l'amiral Villeneuve ne pouvant se résigner à survivre à sa défaite se donna la mort à Rennes le 22 avril 1806. Les *Annales maritimes* ont publié à ce sujet (vol. 36, page 104) une lettre dont l'authenticité n'a jamais été mise en question. Dans cette lettre, que Villeneuve écrivait à sa femme la veille de sa mort, pour lui annoncer la funeste résolution qu'il était sur le point d'accomplir, le malheureux amiral semble avoir pressenti l'implacable rigueur de la postérité. « Quel bonheur, s'écrie-t-il, que je n'aie aucun « enfant pour recueillir mon horrible héritage et qui soit « chargé du poids de mon nom !... Je n'étais pas né pour « un pareil sort. Je ne l'ai pas cherché. J'y ai été en- « traîné malgré moi. » Nous n'oserions entreprendre de venger l'amiral Villeneuve de tous les reproches qui lui ont été adressés. Il n'est que trop vrai que cet homme bon, brave, instruit, digne de la sympathie de tous les marins manquait de décision et qu'il a succombé sous

une responsabilité *hors de proportion avec ses moyens*. Ce sont ses propres expressions. Mais qui fut le plus coupable du ministre ou de lui ? « J'avoue, écrivait un témoin dé-
« sintéressé de cette fatale campagne, que je ne conçois
« pas comment le ministre qui a servi sous les ordres de
« notre amiral et qui le connaît particulièrement a pu
« proposer à Sa Majesté de le mettre à la tête d'une ex-
« pédition aussi importante. Il est pénible de voir cette
« armée qui, sous Latouche était pleine de volonté et
« d'activité, être sans confiance dans son chef et dans elle-
« même. »

Pour l'instruction des hommes d'État et plus encore pour celle des marins il nous a semblé bon de présenter ici dans son ensemble la correspondance officielle de l'amiral Villeneuve et de lui laisser raconter lui-même cette funeste campagne de 1805 où la grandeur des vues s'alliait si mal à la faiblesse des moyens d'exécution. L'histoire n'a jamais eu de plus clairs et de plus utiles enseignements. En parcourant les pages que nous avons extraites de deux volumineux dossiers, on verra quelles peuvent être les conséquences de *ces vœux outrés*, que le poëte reproche avec une si juste énergie aux conquérants; on étudiera, non sans un secret effroi, le trouble croissant de cette raison à laquelle sont confiées les destinées de la marine française; on apprendra ainsi quel funeste vertige peut conduire aux abîmes d'un irréparable désastre le chef qui ose tenter par une molle complaisance ce qu'il a cessé d'entreprendre avec une ferme conviction. Après cette lecture, on sera, nous en sommes convaincu, plus indulgent envers la mémoire de l'amiral Villeneuve. On rendra, comme le fit à diverses reprises l'Empereur lui-même, justice à la sagacité que cet amiral déploya dans la conduite de son escadre, à l'activité qu'il montra pour pourvoir au ravitaillement et aux réparations de ses vaisseaux. On le plaindra d'avoir accepté une tâche au-

dessus de ses forces, au-dessus des forces humaines peut-être, et, si on le blâme, ce sera moins de l'avoir incomplétement accomplie que de ne l'avoir pas courageusement répudiée.

EXTRAITS DE LA CORRESPONDANCE DU VICE-AMIRAL VILLENEUVE AVEC LE MINISTRE DE LA MARINE.

Rade de Toulon. 27 octobre 1804.

... J'ai arboré hier mon pavillon sur le vaisseau *le Bucentaure*... Je ne puis me taire de vous dire, Monseigneur, combien j'ai été satisfait de tout ce que j'ai vu de l'escadre. Le vaisseau *le Bucentaure*, le seul que j'aie encore pu visiter, est dans l'état le plus brillant de tenue à l'intérieur comme à l'extérieur, et son équipage, par sa discipline, la promptitude et l'ordre dans tous ses mouvements, ne laisse rien à envier aux équipages de la marine anglaise.

4 novembre 1804.

... Je m'attends que, d'un moment à l'autre, vous ferez *surgir des fonds abondants* pour aplanir toutes les difficultés qui pourront naître de l'absence de ce nerf de la guerre. Il fait des temps horribles qui contrarient nos opérations.

9 novembre 1804.

... Je vous avoue, Monseigneur, que c'est avec une vive répugnance que je verrai accumuler des troupes sur les vaisseaux, avant que l'heure du départ ait sonné, sans que l'on puisse donner aux commandants et aux états-majors

aucun à-compte pour la nourriture de leurs passagers. Il est à craindre que l'ennui et le dégoût ne s'emparent des soldats et que la mésintelligence ne se glisse entre les officiers de l'armée de terre et ceux de l'armée navale. Je désire bien sincèrement que l'ordre de départ arrive dès que les troupes seront embarquées.

... Je me réfère à mes précédentes lettres sur les fonds. Le trimestre arriéré sur l'an XII excite une vive inquiétude. Tout occupé des besoins de l'escadre, je ne puis néanmoins vous taire que l'état des ouvriers du port est déplorable, qu'il en est qui sont au désespoir. Cinq mois d'arriéré de solde est une situation qu'ils ne peuvent plus soutenir. Votre Excellence veut que l'escadre parte avec contentement et sous de bons auspices. Faites arriver deux millions à la caisse et tout deviendra facile.

28 novembre 1804.

... L'escadre ennemie est en croisière sur la côte de Catalogne. Nos vigies signalent presque tous les jours quelques frégates qui se tiennent à toute vue. Nos frégates d'observation qui vont à 3 et 4 lieues au large n'en ont pas eu connaissance.

14 déc[illegible]bre 1804.

... L'escadre se trouve affaiblie par le défi[illegible] de ses équipages. Il n'est pas douteux que le remplace[illegible]ment de 12 à 1 500 hommes soit indispensable pour nous [illegible] mettre en état de faire une campagne de guerre et de servir notre artillerie. Néanmoins chaque fois qu'un bâtiment en[illegible]emi se présente à vue de ce port, je le fais chasser. A[illegible]er hier un vaisseau ennemi a été signalé ; je l'ai fait cha[illegible]s par *le Neptune* et *l'Hortense*. Ce matin une fréga[illegible] paru. *La Thémis* est à sa poursuite et *le Montblanc*, [illegible] *nibal* et *l'Incorruptible* sont prêts à filer leurs câbl[illegible] s'il

est nécessaire de la faire soutenir. L'escadre n'est donc pas paralysée au point de ne pouvoir continuer à remplir le service auquel elle a été employée jusqu'à présent, mais elle est affaiblie de manière à ce qu'il ne serait pas prudent de lui faire prendre la mer en cet état...

19 décembre 1804.

J'ai reçu toutes les dépêches que vous m'avez adressées par courrier extraordinaire et parmi lesquelles se trouvaient mes instructions. Je vais me mettre en devoir de les exécuter dans tout leur contenu... Quant aux vivres, je ne suis pas très-rassuré par les calculs que vous avez bien voulu m'adresser, mais je puis espérer beaucoup de chances heureuses de ma navigation. Les commis aux vivres sont ordinairement des coquins qui embarquent le moins possible et que malheureusement la surveillance des officiers n'éclaire pas assez. Je joins ici l'ordre du jour qui au moins leur fera ouvrir les yeux.....

Extrait de l'ordre du jour donné le 19 décembre 1804.

..... Les commis aux vivres sont tenus d'embarquer les dixièmes et douzièmes qui leur sont alloués. Ceux qui ne l'auraient pas fait seraient coupables de malversation. Les capitaines-commandants leur feront déclarer si cet embarquement a eu lieu, et, dans le cas contraire, ils seront admis encore à les mettre à bord. Tout commis aux vivres qui, par dol, fraude ou malversation, aurait compromis la mission de son vaisseau, sera jugé par une commission militaire nommée par le général, et, s'il en était résulté l'impossibilité de suivre une mission ou quelque autre malheur public, il serait condamné à mort et exécuté sur-le-champ. .

22 décembre 1804.

..... Il fait depuis quatre jours des temps si mauvais,

que l'embarquement des troupes n'a pu avoir lieu et que toutes nos opérations sont suspendues. Nous ne pouvons pas communiquer d'un vaisseau à l'autre dans la grande rade.....

31 décembre 1804.

..... Tout est prêt pour le départ. Si le vent d'hier eût continué, j'aurais mis à la voile aujourd'hui. Les vents sont encore retombés à l'est et au sud dehors. L'escadre de l'amiral Nelson a été vue le 27 décembre, par les vigies de la côte, au nombre de 11 vaisseaux et 2 frégates. Il a fait voile vers la côte de Catalogne. Toute la Méditerranée sait que l'escadre est sur son départ; Nelson ne l'ignore pas, et il ne sera pas facile d'échapper à sa surveillance. Ses frégates qui nous observent sont signalées au large journellement.

4 janvier 1805.

Les vents contraires nous retiennent toujours en rade... L'escadre de l'amiral Nelson, qui a paru sur les côtes le 27 décembre, ne se montre plus que par quelques bâtiments isolés. Il paraît qu'elle s'est réunie, et M. Christophe Colomb, lieutenant de vaisseau, commandant la bombarde *la Victoire*, m'a dit les avoir comptés au nombre de 15 voiles, dont au moins 12 vaisseaux, dans lesquels plusieurs à trois ponts faisant route au sud-ouest. D'un autre côté, un bâtiment suédois arrivé hier, et qui a suivi la côte d'Espagne à la distance de 15 lieues, n'a rien vu. Ainsi il me reste peu de doute que cette escadre ne croise sur Mahon. L'amiral Nelson ne peut ignorer ce que toute la Méditerranée connaît, que nous sommes sur notre départ et que nous avons des troupes de débarquement. Il a trop d'intérêt à nous joindre pour pouvoir supposer qu'il ne fait pas observer soigneusement tous les

passages par lesquels nous pouvons échapper. J'aurai d'autant plus de peine à réussir dans cette entreprise que j'ai lieu de croire que la marche de l'escadre sera fort inégale, les vaisseaux étant de constructions différentes, plusieurs ayant leur carène et leur doublage en cuivre en mauvais état (notamment *l'Atlas*), et tous étant surchargés de vivres et de munitions. Cependant, s'il se présente une occasion favorable, je mettrai sous voiles, mais je n'ai pas dû trahir la confiance qui m'est accordée en dissimulant combien je trouve difficile la mission que j'ai à remplir pour sortir du détroit.

J'éprouve aussi une grande peine, Monseigneur, en voyant les commandants et les officiers de l'escadre et leurs passagers qui seront à peu près réduits à la ration, peu de jours après le départ, si je parviens à passer heureusement. Il est dû un mois et demi de traitement de table; ce qui a été payé pour à-compte de nourriture de passagers n'équivaut pas à un mois. Il y en a 15 jours de consommés, et tout s'est vendu si cher à Toulon que la nourriture de ces quinze jours a consommé la totalité des provisoins faites.

7 janvier 1805. (Lettre particulière.)

Mon cher général, j'ai cessé de t'écrire des lettres particulières, parce que j'ai cru que cette manière te gênait et que je ne crains rien tant que d'être à charge. Je t'écrivis ainsi à mon arrivée à Toulon; tu ne me répondis pas. Il est vrai que je demandais de l'argent avec de bonnes raisons, auxquelles il te convenait mieux de ne pas répondre.

Pour ce qui regarde mon affaire ici, je me réfère à mes lettres officielles. Dès que je pourrai entreprendre ce qui m'est prescrit, je le ferai sans hésiter. Je désire

même que le moment arrive bientôt; car je suis bien fatigué de l'état actuel des choses.....

..... Je te remercie bien de toutes les choses aimables que tu veux bien me dire. Mes vœux ne sont pas moins ardents pour que tu parcoures ta carrière brillante avec tous les avantages et toute la gloire qui y est attachée.....

Même date.

..... Les croisières ennemies se sont multipliées sur la côte, et l'escadre anglaise, d'après les rapports que j'en ai, croise fort près d'ici, quoique hors de vue. On les a vues jusqu'au nombre de 15 vaisseaux de ligne. Il ne vous échappera pas, d'après un tel état de choses et la connaissance généralement répandue de notre prochain départ, combien il me sera difficile de parvenir jusqu'au détroit sans rencontre. Puisse l'honneur de la marine en sortir avec éclat! Les vents continuent à l'est et le temps au beau; ce qui ne me permet pas de partir avec la moindre espérance de franchir leurs premières croisières. J'attends le premier vent de nord-ouest qui puisse me promettre de me faire faire trente lieues dans la première nuit. Il serait très-possible que j'attendisse encore quelque temps cette chance unique, d'autant plus que nous entrons dans le second quartier de la lune et que les nuits sont aussi claires que le jour. Vous penserez comme moi qu'il vaut mieux attendre quinze jours que de compromettre aussi évidemment une expédition aussi importante.

10 janvier 1805.

..... Les vents continuent à régner de la partie de l'est faibles. Les croisières ennemies se sont multipliées sur la côte. Hier on nous signalait trois frégates et un vaisseau sur divers points de l'horizon. La nuit éclairée par

la lune en ce moment ôte toute possibilité de pouvoir échapper à la surveillance de l'ennemi, lors même que le vent permettrait de sortir de la rade.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que M. Cosmao, capitaine de vaisseau, commandant *le Montblanc* est fort malade depuis plusieurs jours. Son mal vient de dégénérer en fluxion de poitrine, et l'on n'est point sans inquiétude pour ses jours.

14 janvier 1805.

..... M. Cosmao, dont je vous avais annoncé l'état comme dangereux, se trouve beaucoup mieux. Il entre en convalescence et ne quittera pas le commandement de son vaisseau.

Le temps paraît vouloir changer; il a été fort mauvais à l'est ces deux jours derniers, et les croisières ennemies n'ont pas paru. Ces circonstances paraissent nous promettre une occasion favorable pour effectuer le départ, et j'en profiterai.

18 janvier 1805.

Les vents ayant passé cette nuit au nord-ouest et paraissant devoir tenir, j'ai fait les signaux préparatoires de l'appareillage, et, dans ce moment, celui de mettre sous voiles est hissé. Dans une heure, toute l'escadre sera dehors.

J'ai fait chasser les deux frégates ennemies qui nous observaient par le vaisseau *l'Intrépide* et deux frégates. Il ne me reste plus d'autres vœux à faire que la fortune réponde à mes désirs de remplir les intentions de l'Empereur.

21 janvier 1805. (Rade de Toulon.)

J'ai de tristes détails à vous donner de l'escadre et de

sa rentrée sur cette rade. Je suis parti le 18 janvier, comme j'eus l'honneur de vous en informer, le vent au nord-ouest joli frais. Dans la nuit, il a soufflé tourmente, et le lendemain, au jour, je me suis trouvé séparé du vaisseau *l'Indomptable*, des frégates *l'Hortense*, *la Cornélie* et *l'Incorruptible*. J'appris par *l'Annibal* que *l'Indomptable* avait démâté de ses deux mâts de hune, et je suppose que les trois frégates se seront attachées à lui pour lui porter secours. Les malheurs de cette nuit ne se sont point bornés là. *L'Annibal* a cassé sa vergue de misaine et éclaté sa grand'vergue; *l'Uranie* a cassé sa grand'vergue et *le Furet* celle de misaine. Ces trois bâtiments se trouvaient hors d'état de suivre la campagne que j'allais entreprendre. Tous les autres vaisseaux de l'escadre m'ont signalé des avaries plus ou moins grandes dans leur voilure et leur gréement. Après avoir passé la plus grande partie du 19 à rallier l'escadre et à réparer les avaries réparables, nous nous recueillîmes avec le général Lauriston, et, après avoir considéré l'affaiblissement qui résultait, pour l'armée de terre comme pour celle de mer, de la séparation de *l'Indomptable* et des trois frégates et du renvoi que je serais obligé de faire de *l'Annibal* et de *l'Uranie;* après avoir considéré aussi que la détresse où se trouvaient presque tous les vaisseaux après un coup de vent reçu vent arrière et à sec faisait craindre qu'un second coup de vent qui serait contraire ne fût encore plus désastreux, nous trouvant d'ailleurs observés dès la première nuit de notre sortie par deux frégates anglaises qui ne pouvaient manquer d'attirer sur nous toutes les forces de l'ennemi, n'ayant pas la possibilité de faire beaucoup de voile avec des vaisseaux aussi maltraités, il fut convenu entre nous qu'il n'y avait d'autre parti à prendre que de rentrer dans le port.

J'ai d'autant plus lieu de m'applaudir d'avoir pris cette détermination que, dès la nuit suivante, les vents ont passé au sud-ouest et la mer est devenue très-grosse.

Le lendemain, au jour, j'ai trouvé encore le vaisseau *le Neptune* de 80 démâté de son grand mât de hune, et tous les vaisseaux me faisant de nouveaux signaux d'avaries; enfin je suis arrivé aujourd'hui à midi sur cette rade.

Je vous le déclare, Monseigneur, des vaisseaux équipés ainsi, faibles en matelots, encombrés de troupes, ayant des gréements vieux et de mauvaise qualité, qui, au moindre vent, cassent leurs mâts et déchirent leurs voiles, qui, quand il fait beau, passent leur temps à réparer les avaries occasionnées par le vent, par la faiblesse ou l'inexpérience de leurs marins, ces vaisseaux, dis-je, sont hors d'état de rien entreprendre. J'en avais un pressentiment avant mon départ, je viens d'en faire une cruelle expérience. La fortune ne m'a pas abandonné dans cette circonstance; car, si j'eusse été aperçu par l'escadre anglaise, il m'eût été impossible de lui échapper, et même avec des forces inférieures elle nous eût mis dans une déconfiture complète. Il est pénible d'avoir de pareils aveux à faire, mais je mets au rang des devoirs de fidélité que je dois à l'Empereur de ne point cacher à son ministre l'état des choses. Qui pourrait d'ailleurs lui faire connaître la vérité, si ce n'est celui qu'il a investi de sa confiance, et après qu'il a par son dévouement pour l'exécution de ses ordres acquis la certitude de ce qu'il avance.

J'expédie sur-le-champ *la Naïade* avec ordre de parcourir la côte jusqu'à Villefranche et d'aller de là en Corse à la recherche de *l'Indomptable* et des trois frégates. Je suppose *l'Indomptable* dans l'un des trois ports de Villefranche, Saint-Florent ou Ajaccio. Quant aux frégates, si elles ont ouvert leur paquet à décacheter en cas de séparation, elles y auront trouvé leur rendez-vous devant la baie de Cadix.

Ma sortie m'a conduit jusque très-près du banc de la Casse. La nuit de mon départ, je fus reconnu par deux frégates anglaises; l'une d'elles ne m'a pas quitté jusqu'à

ma rentrée à Toulon. Le 19 janvier, j'ai pris un petit cutter du roi d'Angleterre, nommé L'ARTHUR, capitaine Cooben, ayant 18 hommes d'équipage. Parti de Plymouth le 17 décembre, arrivé à Gibraltar le 3 janvier, il en est parti le 5, ayant des dépêches pour l'amiral Nelson et Malte. Me prenant pour l'escadre anglaise, il est venu avec beaucoup de confiance au milieu de nous. Ce bâtiment qui n'était armé que de six canons de 3, ne pouvant que nous embarrasser, j'y ai fait mettre le feu.

J'apprends que *l'Annibal* et *l'Uranie* ont fait beaucoup d'eau; qu'ils ont eu continuellement la pompe à la main, que le grand mât de hune de *l'Atlas* est cassé et qu'il doit être changé. J'ai demandé des rapports à chaque capitaine sur les besoins de leurs bâtiments.....

22 janvier 1805. (Lettre particulière.)

Mon cher général, le compte que je vous rends de ma sortie et les détails que je vous donne des motifs qui m'ont déterminé à rentrer vont vous être bien pénibles. J'espère que vous trouverez ma détermination suffisamment justifiée. Au reste, si elle ne l'était pas, je vous prie de vous rappeler que je n'ai pas désiré le commandement de cette escadre, que, bien plus, j'avais ambitionné une carrière utile, au lieu d'une carrière glorieuse. Mes vœux à ce sujet n'ont pu que s'accroître par tout ce que je viens d'éprouver. Je ne crains pas de vous assurer qu'il n'y a que honte et confusion à recueillir à ce métier. Ceux qui verront différemment, je les déclare des présomptueux, des aveugles et gens incapables de toute réflexion, également ignorants sur leur situation que sur celle de nos ennemis. Je fais des vœux bien ardents pour que l'Empereur ne commette aucune de ses escadres aux hasards des événements; le pavillon serait trop gravement compromis.....

Quant à moi, il m'eût été impossible de résister plus

longtemps aux fatigues et aux veilles que j'ai eu à supporter; ma santé en eût été altérée. Je verrais avec bien du plaisir que l'Empereur me donnât un successeur dans ce commandement, soit qu'il soit destiné à rester dans le port, soit qu'il doive retourner à la mer. Je ne désire autre chose que de voir ma conduite, dans cette circonstance, justifiée: mais je ne voudrais pas, à quelque prix que ce fût, devenir la fable de l'Europe par l'histoire de nouveaux désastres.

27 janvier 1805.

Depuis la rentrée de l'escadre sur la rade de Toulon, il fait constamment des temps affreux, les vents variables autour du compas et des pluies très-abondantes. Une commission du port est occupée à faire la visite des divers bâtiments de l'escadre, à constater les avaries qu'ils ont reçues et les réparations et remplacements dont ils sont susceptibles......

.... J'ai lieu de croire que *l'Uranie* sera jugée entièrement hors d'état de faire campagne, qu'il en sera de même du vaisseau *l'Annibal*, ou que, du moins, il exigera de fortes réparations; ce vaisseau n'ayant point de voies d'eau fixes, mais un suintement considérable qui lui a fait mouiller la presque totalité de son biscuit. Le grand mât de *l'Atlas* est cassé et hors de service.....

29 janvier 1805.

..... Il continue à faire de très-mauvais temps. Les vents paraissent régner constamment au sud-ouest au large. J'attends avec la plus vive impatience des nouvelles des bâtiments de l'escadre qui sont encore dehors.

1er février 1805.

Mes inquiétudes sur le vaisseau *l'Indomptable* se sont

accrues des nouvelles que le préfet maritime a reçues de Corse à la date du 26 janvier. On n'y avait eu aucune connaissance de ce vaisseau, et l'on avait éprouvé sur cette île des coups de vent qui avaient occasionné la perte d'un grand nombre de bâtiments.

.... Quoi qu'il en soit, Monseigneur, et quelles que soient mes inquiétudes sur le sort de ce vaisseau, je ne puis regretter d'avoir ramené l'escadre à Toulon. Il n'est pas douteux que, par les temps qu'il a fait, elle n'eût été dispersée et n'eût eu la moitié de ses vaisseaux démâtés. J'ai la consolation de voir que c'est l'opinion unanime de tous les marins de ce pays-ci et même de ceux qui ne le sont pas.

3 février 1805.

J'attendais depuis avant-hier le retour du courrier qui vous a porté la nouvelle de la rentrée de l'escadre. J'interprète votre silence comme un ordre et un référé à mes instructions. En conséquence, dès que *l'Annibal* et *l'Atlas* auront achevé leurs réparations, ce qui, j'espère, sera mardi ou mercredi, je mettrai sous voiles. Je l'ai annoncé au général Lauriston.....

..... *La Naïade* que j'ai envoyée à la recherche de *l'Indomptable* n'est pas de retour. L'incertitude sur le sort de ce vaisseau et des trois frégales séparées m'impose le devoir de partir sans délai à tout événement. *L'Annibal* est en bien mauvais état. Si ses réparations n'étaient pas terminées ou qu'il se découvrît d'autres travaux à y faire, je suis décidé à le laisser. Le général Lauriston a consenti à se passer encore des troupes et munitions qui sont à bord.

5 février 1805.

Je faisais mes dispositions de départ quand votre lettre

du 29 janvier m'est parvenue hier matin. Je n'ai pas vu sans infiniment de regret que vous ayez jugé le démâtement et la séparation du vaisseau *l'Indomptable comme un événement de ceux prévus et qu'on présume devoir être réparés au rendez-vous assigné.* Il ne vous échappera pas que les règlements n'attribuent à chaque vaisseau que le gréement de rechange d'un seul mât de hune; qu'il est difficile de penser que *l'Indomptable*, démâtant à la fois de ses trois mâts de hune dans une bourrasque et par une mer affreuse, ait pu réussir à sauver quelques parties de son gréement; bien plus que, dans son démâtement, il n'ait pas brisé quelque hune, traverse ou élongis, peut-être même une basse vergue, et que, n'eût-il souffert que la moindre partie de ces avaries, ce n'est pas avec un vaisseau dans cet état qu'on peut entreprendre un voyage de deux mille lieues dans les circonstances où nous nous trouvons. Il ne vous échappera pas que le même vent de sud-ouest qui m'a rapporté sur la côte de Provence m'eût contrarié pour suivre ma navigation, et que ce n'était qu'en faisant cette marche rétrograde que je pouvais espérer de pouvoir rallier ce vaisseau séparé, s'il eût, nonobstant son démâtement, continué sa route pour sa destination. Il ne vous échappera pas enfin que le démâtement du vaisseau *le Neptune* qui suivit celui du grand mât de *l'Atlas* prêt à tomber pouvait avoir les conséquences les plus fâcheuses pour peu que je me fusse obstiné à tenir la mer. Je pourrais aussi compter pour quelque chose la présence des bâtiments de guerre ennemis et la certitude que j'avais que l'escadre anglaise avait quitté les ports de la Sardaigne vers la mi-décembre, et qu'elle s'était montrée sur ces parages; mais, comme il paraît que Votre Excellence n'en tient aucun compte, j'imiterai désormais son exemple et je n'en parlerai plus. Je ne puis cependant m'empêcher de m'affliger de ce malheur attaché à notre profession de n'être pas exempt d'être jugé sévèrement,

dans le calme du cabinet, par ceux-là même que leur position a placés souvent comme acteurs ou spectateurs de pareilles situations......

..... Je regarde *l'Annibal* comme hors d'état de faire la campagne qui était projetée, ni toute autre d'une semblable nature. *Le Swiftsure, l'Atlas* et *l'Intrépide* ne valent guère mieux. *Le Swiftsure* fait de l'eau en rade, *l'Atlas* est *cloué et chevillé en fer;* on ignore l'époque de sa dernière carène. *L'Intrépide* s'est délié sensiblement dans la dernière sortie, mais il ne fait pas d'eau.....

..... J'apprends dans ce moment que la frégate *la Cornélie* a relâché à Gênes. Je vous enverrai le rapport du capitaine Martineng, dès que je l'aurai reçu. Ce n'est pas assurément le beau temps qui l'aura conduit là.

8 février 1805.

Je m'étais proposé de revenir sur les motifs qui m'ont déterminé à ramener l'escadre à Toulon, mais ce qui est arrivé à *la Cornélie* et les événements auxquels on peut encore s'attendre me paraissent devoir m'en dispenser.

Quant au point de rendez-vous donné à Cadix, il me semble que, devant me présenter devant cette baie pour y rallier le vaisseau *l'Aigle*, si j'étais précédé par les bâtiments qui se seraient séparés, ils devaient trouver, soit à Cadix, soit à Algésiras, un refuge contre des forces supérieures, me donner un moyen sûr de les rallier et d'être eux-mêmes informés du sort de l'escadre; qu'en fixant le rendez-vous à 60 lieues ouest des Canaries, le ralliement devenait très-incertain dans la saison actuelle, et, dans le cas où l'escadre eût été empêchée de continuer sa mission par quelque événement que ce fût, les capitaines n'avaient d'autre parti à prendre que de se rendre au second point de rendez-vous où, ne pouvant plus recevoir d'ordre ni de documents, leur position devenait très-embarrassante et très-hasardée.....

10 février 1805.

J'ai l'honneur d'instruire Votre Excellence que la frégate *la Cornélie*, d'après les ordres que lui a portés le brick *la Naïade*, est arrivée hier de Gênes.....

17 février 1805.

C'est avec une vive satisfaction que j'ai l'honneur de vous informer de l'arrivée du vaisseau *l'Indomptable* sur cette rade où il a mouillé la nuit dernière à trois heures du matin. Démâté de tous ses mâts de hune, ayant brisé sa hune de misaine, cassé sa vergue de misaine, perdu la majeure partie de son gréement, il ne lui restait d'autres ressources que de relâcher au port d'Ajaccio où il mouilla le 19 janvier, c'est-à-dire le lendemain du départ. Il a éprouvé des dangers imminents d'être jeté à la côte en entrant dans ce golfe par la violence des vents de sud-ouest. Enfin, le 12 février, il avait réparé son vaisseau aussi bien qu'il lui était possible et se disposait à partir pour le point du rendez-vous, lorsqu'il apprit par le brick *l'Abeille* arrivé à Bastia que l'escadre était rentrée à Toulon. Le capitaine Hubert mit sous voiles le 15 février pour venir la rallier, et il est arrivé la nuit dernière. Il a perdu dans son démâtement quatre gabiers qui ont été tués ou jetés à la mer.....

4 mars 1805.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que la frégate *l'Hortense* a mouillé ce matin sur cette rade. Le capitaine Lameillerie, séparé de l'escadre dès la première nuit du départ, par suite de la chasse qu'il avait eu ordre de donner à l'ennemi et du coup de vent qui survint, a parcouru la route que je devais suivre jusqu'au détroit, étant en compagnie avec *l'Incorruptible*. Après 17 jours

d'une navigation très-pénible, ces deux frégates ont rencontré un convoi escorté par deux bâtiments de guerre, dont l'un portant 32 caronades de 32 et l'autre 10 caronades de 32 et 3 mortiers, *l'Arrow* et *l'Achéron*. Elles ont combattu ces deux bâtiments et les ont forcés de se rendre. *L'Arrow* a coulé bas à la fin de l'action, et le capitaine Lameillerie a fait mettre le feu à *l'Achéron* trop maltraité pour pouvoir naviguer. *L'Hortense* a perdu 11 hommes dans le combat, entre autres le sieur Fontarget, aspirant de 1re classe, et son maître charpentier. Parmi les blessés on compte le sieur Armand Dumanoir-le-Pelley, enseigne de vaisseau. Les deux frégates ont détruit en outre trois bâtiments de ce convoi, dont l'un était chargé de caisses de fusils et de canons.

L'Incorruptible a relâché à Carthagène pour réparer les avaries qu'elle a éprouvées par les coups de vent et dans le combat. *L'Hortense* a débarqué ses prisonniers de guerre à Malaga, et, après avoir acquis la certitude que l'escadre n'était plus à la mer, elle a fait route pour la rallier en ce port. Elle a été chassée par un vaisseau et une frégate qui l'ont obligée de se réfugier au golfe Jouan.....

5 mars 1805.

..... Il résulte de ce que m'écrit le capitaine Lameillerie et des rapports verbaux qu'il m'a faits qu'il a éprouvé les plus mauvais temps, particulièrement les quinze premiers jours de sa navigation, que, d'aucune manière, l'escadre n'aurait pu passer le détroit dans les 45 jours qu'il a été à la mer, que lui-même en était fort en peine. Cette contrariété des vents est d'autant plus fâcheuse que j'apprends que l'amiral anglais avait bien pris le change sur ma destination, qu'il a passé le phare de Messine le 30 janvier avec 11 vaisseaux dont 2 à trois ponts, 2 de 80, 6 de 74, 1 de 50 et plusieurs frégates,

étant à ma poursuite. Je ne puis en tout cela que regretter que la saison et l'état des vaisseaux n'aient pas répondu à l'occasion que la fortune présentait. Je me félicite néanmoins de ce que, dans cette circonstance, les Anglais ne puissent faire trophée d'aucun bâtiment pris sur l'escadre de la Méditerranée qui, au contraire, a détruit 3 bâtiments du roi d'Angleterre, *l'Arrow*, *l'Achéron* et *l'Arthur*, et 3 bâtiments du commerce.

7 mars 1805.

J'ai reçu aujourd'hui la lettre de Votre Excellence portant instruction sur la nouvelle destination de l'escadre sous mon commandement. Tout va être mis en œuvre pour accélérer le départ autant que possible.....

..... Je donnerai pour premier rendez-vous la route du détroit et les ports de Carthagène ou Malaga, suivant les points où la séparation pourrait avoir lieu. Le second rendez-vous paraîtrait devoir être à la Martinique; mais (je ne sais si je me trompe) malgré que votre lettre soit positive à ce sujet, je soupçonne que la Martinique n'est pas le véritable point de ma destination. Je vous prie de déterminer vous-même les points de rendez-vous qu'il convient de donner.....

Mon départ s'effectuera aussitôt que *le Pluton* sera prêt. Le préfet me l'a promis du 16 au 21 mars.

15 mars 1805.

Le brick *l'Abeille* qui arrive de Corse m'annonce l'arrivée de la frégate *l'Incorruptible* à Ajaccio le 2 mars, et le général Morand m'écrit que, d'après les renseignements qu'il a donnés au capitaine, il ne doute pas qu'il ne se détermine à appareiller sur-le-champ pour venir me

rallier sur cette rade. Ainsi, je l'attends d'un moment à l'autre.

Le vaisseau *le Pluton* viendra probablement en rade demain. Il lui faudra quelques jours de petite rade pour terminer son armement, et je présume que le 22 mars tout sera prêt pour le départ.

18 mars 1805.

La frégate *l'Incorruptible* a mouillé ce matin sur cette rade étant partie avant-hier d'Ajaccio..... Il paraît qu'elle n'a rencontré aucune force ennemie depuis son départ de Carthagène et que c'est un coup de vent de nord-ouest qui l'a forcée de relâcher à Ajaccio.

Le vaisseau *le Pluton* qui a mis en rade avant-hier a reconnu que son mât d'artimon était cassé. Une commission du port est venue le constater et ce mât a été condamné. Vous jugerez par là, Monseigneur, de la nature des objets qui sont fournis dans ce port. Si ce vaisseau neuf fût parti dans cet état, il eût démâté à la première brise qu'il eût éprouvée. Toute l'escadre se plaint aussi de la nature du cordage.

23 mars 1805.

..... Vous fixez mon incertitude sur le second point de rendez-vous. Il sera donné, ainsi que vous le prescrivez. J'ai fait penser ici que ma destination est pour l'Inde, ainsi que vous me l'avez recommandé. J'ai fait prendre au bureau-major dix Neptunes orientaux de D'Après. On croit généralement que les vaisseaux en bon état sont destinés pour l'Inde, et que les vieux et les mauvais sont pour se réunir à une escadre combinée qui doit se former à Cadix.

..... Je ne vous cacherai pas tout le mécontentement qui règne dans l'escadre sur la décision qui a fixé à 6 fr.

par jour le traitement des officiers généraux passagers. Ils seront bien mal dans cette nouvelle campagne.

L'oubli fait de MM. Cosmao et Maistral est aussi un sujet de regret, non-seulement pour eux, mais même pour toute l'escadre.

Le général Lauriston a reçu avant-hier un courrier de l'Empereur qui presse notre départ. J'espère qu'il aura lieu dans le milieu de la semaine. Je n'ai aucune nouvelle de l'escadre anglaise. Il y a quelques frégates qui croisent très au large et qu'on aperçoit à toute vue de nos vigies.

26 mars 1805.

Je reçois aujourd'hui une lettre de l'Empereur où Sa Majesté me témoigne son désir que l'escadre mette sous voiles au plus tard le 26 mars qui serait aujourd'hui. L'escadre est prête aussi bien qu'elle peut l'être, mais il fait, depuis hier, un coup de vent d'est très-violent. Les troupes du *Pluton* qui devaient embarquer aujourd'hui n'ont pas pu se rendre à bord. Dès que le temps sera réparé, je partirai. J'aurais désiré faire appareiller un jour *le Pluton* pour l'essayer et consolider son gréement et sa mâture. Le capitaine Cosmao a de vives inquiétudes sur la stabilité de ce vaisseau. Le moindre poids lui fait donner une bande considérable et, en venant en grande rade avant-hier, sous ses focs et voiles d'étai, il inclinait de plus de deux virures. La nécessité de partir au premier moment favorable ne me donnera pas le temps de faire cet essai.

Le préfet maritime m'a transmis l'avis que l'escadre anglaise s'était présentée devant Barcelone le 16 mars. S'ils se maintiennent sur ce point de croisière, j'aurai bien de la peine à parvenir au détroit, d'autant qu'ils ont un grand nombre de frégates en croisière sur cette côte.

Je comptais prendre l'équipage de la frégate *l'Incorruptible* qui ne peut suivre l'escadre, mais on me rend compte que cette frégate a des malades, et la circonstance de sa relâche et de ses communications à Carthagène me tient en considération. Je suis cependant extrêmement mal armé en matelots.

30 mars 1805. (Particulière.)

Je pars, mon cher général; Dieu veuille que la fortune me continue ses faveurs, car j'en ai, je crois, bien besoin. Dans tous les événements je recommande à votre ancien attachement tout ce que je laisse de cher au monde. Je n'ai pas eu lieu d'être bien content de plusieurs de vos décisions qui m'intéressaient. Je l'attribue à la position difficile où vous-même vous trouvez. J'espère que l'avenir me traitera mieux. Recevez avec mes adieux l'assurance de mon sincère attachement.

7 avril 1805. (Devant Carthagène.)

Le calme m'ayant pris devant Carthagène, je saisis cette occasion pour y envoyer demander des nouvelles de la mer, particulièrement celles du détroit et du blocus de Cadix. Rien de nouveau dans ma navigation. Les frégates anglaises qui observaient Toulon ont eu connaissance de mon départ le lendemain au matin. Elles m'ont observé tout le jour et ont disparu à la nuit. Je n'ai pas encore vu un bâtiment anglais. D'ailleurs équipages et passagers, tout le monde se porte bien. *L'Atlas* marche horriblement mal; je le fais remorquer par *le Neptune*.

9 avril 1805. (Devant Cadix.)

J'ai l'honneur de rendre compte à Votre Excellence que j'ai passé le détroit aujourd'hui et que je m'approche

de Cadix. J'ai envoyé *l'Hortense* devant la baie faire signal d'appareiller au vaisseau *l'Aigle* et j'espère encore cette nuit continuer ma route. Il paraît 9 bâtiments de guerre ennemis, mais très sous le vent du port. Je vous a écrit avant-hier devant Carthagène, mais j'espérais peu pouvoir vous écrire aujourd'hui de devant Cadix. Je n'ai aucune nouvelle de l'escadre de Nelson. Il paraît par l'effet qu'a produit mon apparition devant Gibraltar qu'on ne s'y attendait pas du tout. Je ne sais si, avant de terminer ma lettre, je pourrai vous faire part de ce que m'aura produit mon apparition à Cadix. *L'Aigle* travaille à appareiller; les Espagnols font beaucoup de signaux.

17 mai 1805. (En rade du Fort de France (Martinique).

Votre Excellence ayant été informée de ma sortie de Toulon, j'ai à lui rendre compte des circonstances de ma navigation, tant dans la Méditerranée que dans l'Océan, de mon apparition devant Cadix, de la réunion du vaisseau *l'Aigle* et de l'escadre de Sa Majesté Catholique sous les ordres de Son Excellence M. l'amiral Gravina, enfin de l'arrivée dans ce port des deux escadres combinées.

Ayant voulu profiter du premier souffle de vent favorable pour effectuer mon départ de Toulon, je ne fis que fort peu de chemin dans la première nuit. Le vent n'ayant pas eu de durée et n'ayant pas fraîchi comme il semblait le promettre, j'étais encore en vue des côtes de Provence le lendemain et j'eus connaissance dans le nord-est de deux frégates anglaises à une très-grande distance. Elles m'observèrent toute la journée sans changer de route. Dans la matinée, un bâtiment ragusais passant à portée de l'escadre, je le fis visiter. J'appris par lui que, cinq jours auparavant, il avait eu connaissance de l'escadre anglaise dans le sud de la Sardaigne. Les derniers avis que j'avais reçus à Toulon m'annonçaient

que l'amiral Nelson croisait sur Barcelone. Je me dirigeai en conséquence pour passer à l'est des îles Baléares dans l'intention de l'éviter, s'il était possible, conformément à vos ordres. L'avis que je reçus par le bâtiment ragusais me fit changer aussitôt de résolution et je me dirigeai pour passer dans l'ouest des îles, en serrant autant que possible la côte d'Espagne.

Le 7 avril, je me trouvai en calme plat devant Carthagène. Comme j'y voyais des vaisseaux de guerre prêts à mettre sous voile, j'y expédiai un canot pour y avoir des nouvelles de la mer et offrir mes services et la protection de l'escadre à ceux des vaisseaux de Sa Majesté Catholique qui voudraient se joindre à elle. Le commandant des vaisseaux ne se crut pas autorisé à mettre sous voiles avant d'avoir reçu les ordres et les instructions qu'il attendait d'un jour à l'autre. Le même soir le vent s'établit à l'est bon frais, et je continuai ma route vers le détroit. Le 9 avril, à la pointe du jour, j'eus connaissance du mont Gibraltar ainsi que du mont aux Singes. J'ordonnai toutes les dispositions préparatoires au combat, fis former l'escadre sur deux colonnes et ordonnai aux frégates de chasser en avant. A midi, le vent étant bon frais, l'escadre parfaitement formée, je donnai dans le détroit. Le canon d'alarme tirait de tous les points de la montagne de Gibraltar. Je fis déployer le grand pavillon de poupe et ceux de distinction. Cependant les frégates qui chassaient devant nous me signalaient un vaisseau de guerre et deux frégates qui fuyaient en tirant des coups de canon des deux bords. Elles ne ralentirent pas leur course, et vers les quatre heures elles me transmirent le signal de 11 bâtiments de guerre dont 6 vaisseaux. Peu de temps après, elles signalèrent : *L'ennemi prend chasse.* L'escadre faisait toute la voile qu'elle pouvait faire. J'étais à une trop grande distance de l'ennemi pour pouvoir espérer de le joindre et la nuit approchait. *L'Hortense* avait reçu

l'ordre d'aller devant Cadix faire les signaux de reconnaissance convenus pour faire appareiller le vaisseau *l'Aigle* et les Espagnols qui pourraient être prêts à me suivre. Elle s'acquittait de cette commission, et, n'y ayant aucune espérance de joindre les vaisseaux ennemis, je me dirigeai sur Cadix pour opérer la jonction avec les vaisseaux que j'en attendais. Il faisait encore assez de jour pour que je pusse reconnaître dans la rade de Cadix que *l'Aigle* travaillait à appareiller ainsi que plusieurs vaisseaux espagnols. Dès que je fus devant la rade, voyant que le vent bon frais allait me faire dériver et m'empêcher d'avoir aucune communication avec Cadix, je fis le signal de mouiller une grosse ancre. Peu d'instants après, un officier espagnol vint à mon bord et m'annonça que 6 vaisseaux de sa nation et 1 frégate sous les ordres de Son Excellence l'amiral Gravina allaient mettre sous voiles, et avant minuit je les vis sortir successivement du port et mouiller en dehors. J'envoyai mon adjudant, M. Fleury, à bord de l'amiral Gravina. Je lui fis observer combien les moments étaient précieux, que l'escadre ennemie de la Méditerranée devait être à ma poursuite et pouvait faire sa jonction avec celle qui avait tenu jusqu'alors le blocus de Cadix, qu'il importait essentiellement de mettre sous voiles pour suivre notre destination. M. l'amiral Gravina me fit répondre qu'il partageait mon impatience, que je pouvais faire le signal d'appareiller et qu'il allait le répéter à son escadre. A deux heures du matin toute l'escadre française fut sous voiles avec une partie de l'escadre espagnole, et nous fîmes route à l'ouest. Le vent avait beaucoup faibli. Au jour, je vis des vaisseaux espagnols extrêmement arriérés. L'*Argonauta*, leur vaisseau amiral, seul était parmi nous. Je restai toute la matinée sans voiles pour les rallier. L'après-midi, le vent ayant passé à l'ouest, j'envoyai la frégate *le Rhin* en intermédiaire, e ayant pris les amures

à tribord, je fis porter et courir largue pour assurer ce ralliement. Toute la nuit suivante, je fis fort petite voile et, le lendemain au jour, je fus étonné de n'avoir été rallié que par un seul vaisseau espagnol l'*America* de 60 canons. Je pensai cependant qu'il ne me convenait pas d'attendre davantage, qu'il fallait me rendre à ma destination, et l'amiral Gravina me parut partager cette opinion.

Ma navigation jusque dans les colonies a été heureuse, quoique bien lente par la marche détestable de plusieurs vaisseaux, tels que *le Formidable*, *l'Intrépide* et particulièrement *l'Atlas*. J'ai vu fort peu de bâtiments. Je les ai tous fait chasser par les frégates sans pouvoir faire une prise. Après avoir dépassé les Canaries, j'ai expédié mes deux meilleures frégates *l'Hortense* et *l'Hermione* avec ordre de me précéder jusqu'à 40 lieues de la Martinique et de faire en sorte de joindre les vaisseaux espagnols séparés de l'escadre, si toutefois ils se trouvaient de l'avant à elles, dans la crainte qu'ils ne trouvassent devant le Fort de France des forces supérieures. L'amiral Gravina chargea le capitaine Lameillerie de *l'Hortense* de ses ordres pour ses vaisseaux, dans le cas où il parviendrait à les joindre.

Le 13 mai, j'ai rejoint ces frégates. Elles n'avaient eu aucune connaissance des vaisseaux espagnols; mais elles s'étaient emparées de la corvette anglaise *le Cyane* de 24 canons et 125 hommes d'équipage, commandée par l'honorable capitaine Cadogan. Le même jour, j'ai eu connaissance de l'île de la Martinique. Le 11 mai, au point du jour, j'ai donné dans le canal de Sainte-Lucie, et, arrivés devant la baie du Fort de France, nous y avons découvert trois vaisseaux espagnols et une frégate qui louvoyaient pour y entrer. Les deux escadres y ont mouillé dans la journée. Le 16 mai, le vaisseau espagnol *le San-Rafael*, le seul qui n'eût pas encore rallié, a paru devant la baie et y a mouillé le même jour.....

Son Excellence M. l'amiral Gravina a mis un zèle et une activité à sortir de Cadix avec son escadre et à se réunir à celle de Sa Majesté qu'il ne m'appartient pas de qualifier. Je dois me borner à faire connaître à Votre Excellence que la meilleure intelligence et le meilleur esprit règnent dans toutes nos communications, et si j'éprouve de l'embarras, il provient de toutes les déférences qu'il ne cesse de me témoigner dans toutes les circonstances.

21 mai 1805. (Rade du Fort de France.)

Nous vous expédions, le capitaine général et moi, le brick *le Lynx*, pour vous informer de l'arrivée de l'escadre dans ces mers et de la situation de la colonie. J'ai atterré sur la Martinique le 13 mai au soir, et j'ai mouillé au Fort de France le 14. L'escadre aux ordres du contre-amiral Missiessy en était partie le 23 mars. Conformément à vos ordres, j'ai demandé à être nourri des magasins de la colonie pendant le séjour que je pourrai y faire. J'ai trouvé dans le préfet colonial, M. Laussat, toutes les dispositions favorables pour faire tout ce qui sera en son pouvoir pour cet objet, et j'espère qu'une partie des vivres que j'aurai consommés sera remplacée.

L'eau de l'escadre est faite. J'attends avec une vive impatience l'arrivée de l'escadre de Brest, et je suis prêt à la suivre au premier signal qui m'en sera fait. Dans le cas où elle ne serait pas arrivée le 23 juin, c'est-à-dire le quarantième jour de mon arrivée à la Martinique, je partirai pour suivre la destination qui m'est prescrite dans mes instructions. Elles portent que je dois me rendre devant *la baie de San-Iago aux Canaries*. Je ne connais pas de baie de San-Iago aux Canaries; mais, comme l'objet de la croisière que je dois faire est de chercher à intercepter les convois allant et venant de l'Inde, je suppose que c'est de *l'île de San-Iago et de la rade de la*

Praya aux îles du cap Vert dont il doit être question, et c'est vers ce point que je me dirigerai pour y établir une croisière, autant que mes vivres pourront me le permettre.

Nous avons ici des nouvelles de Santo-Domingo du 1er mai. Il paraît que tout y va bien, que les bandes de Dessalines ont été complétement battues et qu'elles ont été obligées de se retirer dans la partie française. Je regrette beaucoup d'avoir à paraître devant ce port, car j'ai des vaisseaux qui marchent si mal que j'aurai de la peine à remonter dans le vent pour débouquer entre Santo-Domingo et Porto-Rico. *Le Formidable*, *l'Intrépide* et *l'Atlas*, ainsi que deux vaisseaux de l'escadre espagnole, rendent la marche de l'escadre extrêmement pesante. Des rapports indirects annoncent qu'une forte escadre a été vue de Saint-Thomas et de Porto-Rico. On la supposait française; je ne puis le croire. Serait-ce une escadre anglaise qui, me croyant destiné pour la Jamaïque, s'y serait dirigée à ma poursuite? C'est ce que l'avenir nous apprendra; mais, comme je n'ai pu recueillir aucun renseignement positif, ni sur la force de cette escadre, ni sur l'époque de son apparition, je n'en puis rien préjuger.

La terreur est dans les îles anglaises; la loi martiale y a été proclamée. Il n'y a rien de si pénible que l'inaction dans laquelle me retient la nature de ma mission. J'ai proposé en attendant de faire une attaque sur la Dominique; mais les renseignements qui ont été obtenus font penser que cette île est à l'abri de toute insulte en ce moment, la garnison étant renfermée au morne Cabri, qui exigerait un siége long et difficile. Sainte-Lucie a paru également à l'abri d'un coup de main. Cependant une attente de quarante jours est bien longue et bien pénible, et, si une force anglaise s'est portée sur la Jamaïque, il est bien possible qu'elle ait le temps de re-

monter ici avant l'expiration de ce terme de rigueur.

Le vaisseau neuf *le Pluton* est un vaisseau très-médiocre. Il marche bien vent arrière, mais au plus près il dérive beaucoup. Il porte mal la voile. Tous les fers qui ont été employés sur ce vaisseau sont de la plus mauvaise qualité. Les boucles et les crocs pour les canons, les cercles de bouts dehors, les boucles des embarcations, tout casse et occasionne des accidents fâcheux. Il en est de même à bord de tous les vaisseaux qui ont été réparés en dernier lieu dans l'arsenal de Toulon. Les voiles et les cordages sont aussi de très-mauvaise qualité.

27 mai 1805. (Fort de France.)

Voulant mettre à profit le séjour de l'escadre dans ces mers pour donner au moins quelque inquiétude au commerce ennemi, je fais partir *l'Hortense*, *l'Hermione* et *la Thémis*, pour aller croiser au vent des îles anglaises. Je prescris au capitaine Lameillerie de *l'Hortense* d'être de retour à la Martinique le 11 juin, et, dans le cas où il trouverait l'escadre partie, il trouverait aussi des ordres et instructions sur sa destination ultérieure et un point de rendez-vous. J'ai pour objet aussi, en détachant ces frégates, d'obtenir des nouvelles et des renseignements sur ce qui se passe, tant dans ces mers que dans celles d'Europe, par les bâtiments qui peuvent en arriver; car ici il n'arrive rien, et je ne sais absolument rien de ce qui se passe. Je ne me crois pas autorisé à détacher des vaisseaux dans la circonstance actuelle et vu l'importance des mesures prises par le gouvernement; mais j'ai espéré qu'à tout événement vous ne désapprouveriez pas que j'aie détaché des frégates pour nuire au commerce de l'ennemi, utiliser leur séjour dans ces mers, et procurer quelques ressources à l'escadre et à la colonie par les prises qu'elles peuvent faire.

1[er] juin 1805. (Fort de France.)

La frégate *la Didon* est arrivée avant-hier. Elle m'a apporté votre dépêche du 30 avril, à laquelle était joint un duplicata de celle du 17 avril et de mes nouvelles instructions.

Je suis assurément au désespoir du retard qu'éprouve l'arrivée de M. l'amiral Gantheaume, mais je n'ai pu lire sans bien de l'étonnement le paragraphe de votre lettre du 17, où vous me dites : « Toutes celles que vous avez reçues jusqu'ici, monsieur, se sont toutes accordées sur ce point, que votre séjour aux îles du Vent devait être marqué par la conquête des possessions anglaises, ou au moins par des expéditions qui anéantiraient pour longtemps la prospérité des établissements appartenant à l'ennemi [1]. » Comment ai-je pu trouver l'ordre de faire des expéditions contre les possessions ennemies dans des instructions qui me prescrivent, en arrivant à la Martinique, de remplacer mon eau le plus promptement possible, de me tenir toujours en appareillage au premier signal qui me sera fait par l'amiral Gantheaume, qui doit passer et ne pas même mouiller; de me faire nourrir des magasins de la colonie pendant le séjour que je ferai à la Martinique, et que de l'exécution de ces mesures et des destinées de l'armée navale dépendent les destinées du monde; lorsque de son côté le général Lauriston avait l'ordre de débarquer, *en arrivant* à la Martinique, la majeure partie de ses troupes, de son artillerie et de ses munitions de guerre? Eh bien! tout cela est exécuté; les hommes et l'artillerie sont à terre; nous allons les embarquer et songer à faire quelque expédition, mais je

1. Le ministre a écrit de sa main, en marge de cette dépêche : « J'ai remarqué que cette phrase avait été mise à tort dans ma correspondance. »

vous proteste que je ne sais par où commencer. Depuis un mois, l'ennemi est informé de mon arrivée; il s'est fortifié sur tous les points, ses bâtiments de commerce sont enfermés dans des ports fermés ou ont filé à la Jamaïque et dans les îles neutres, et je ne m'attends pas à de grands succès du moment que toute opération pouvant tirer en longueur ou exigeant un siége nous est interdite. Cependant, comme je vous vois condamner d'avance une inaction dans laquelle mes instructions seules m'avaient enchaîné, il était venu de moi de vouloir en sortir dès mon arrivée, et je le prouve par la lettre ci-jointe[1], que j'écrivais au général Ernouf le 21 mai. Je ne veux pas par là justifier mon inaction, mais vous faire connaître qu'elle m'était insupportable. Quoi qu'il en soit, dès que l'affaire du Diamant sera terminée, nous partirons pour attaquer soit Antigoa, soit la Barbade. Les dispositions sont prises pour embarquer l'artillerie et les troupes.

1er juin 1805. (Fort de France.)

J'ai reçu par la frégate *la Didon* le duplicata des nouvelles instructions de l'Empereur. Je vous ai mandé combien il était fâcheux que mes instructions précédentes ne m'aient pas mis en mesure d'agir dès le moment de mon arrivée. Aujourd'hui tout est bien différent. L'en-

1. Extrait de la lettre écrite le 21 mai au général Ernouf, capitaine général de l'île de la Guadeloupe et dépendances. « Le général Lauriston qui se rend auprès de vous vous dira des choses qu'il est impossible de confier au papier. J'ai le plus grand désir de marquer par quelque événement notre apparition dans ces mers. La nature de ma mission m'empêche de m'écarter des parages de la Martinique ou de la Guadeloupe. Mais je crois que ce serait bien entrer dans les vues de l'Empereur.... si nous mettions à profit le temps que je dois rester ici en nous emparant de la Dominique. »

nemi est sur ses gardes ; il avait été prévenu par la frégate *le Mercury* expédiée par l'amiral Orde et arrivée le 2 mai de ma sortie du détroit. Elle m'avait précédé de 13 jours. Voilà, par conséquent, plus d'un mois qu'ils se préparent à notre visite. Cependant nous allons nous mettre en mesure d'exécuter les ordres de l'Empereur.

Les intentions de Sa Majesté seraient que j'attendisse encore dans les colonies 35 jours après l'arrivée du général Magon; mais, Monseigneur, je vous prie d'observer que l'état de mes vivres ne me permet pas absolument d'attendre un terme aussi reculé. En effet, je suis parti de Toulon avec six mois de vivres pour environ 11 500 rationnaires composant les équipages de l'escadre ; les passagers ont porté ce nombre à près de 15 000, en sorte que mes six mois de vivres n'équivalent pas à quatre mois et demi. Quels que soient la bonne volonté et l'empressement du préfet colonial de la Martinique, il aura beaucoup de peine à me réunir la valeur d'un mois de vivres pour toute l'escadre et ce sera excéder les facultés qu'il a en son pouvoir. Me voilà donc avec cinq mois et demi de vivres à dater de mon départ de Toulon. Je ne puis pas entreprendre les opérations qui me sont prescrites, à moins d'avoir, en partant d'ici, au moins deux mois et demi de vivres et, en calculant sur la marche pesante de l'escadre et sur les calmes qu'on éprouve dans cette saison, trois mois ne seraient pas trop.

Je suis parti de Toulon le 1er avril, c'est-à-dire depuis deux mois et trois jours. Je ne puis plus compter par conséquent dès ce moment-ci que sur trois mois douze jours de vivres et là-dessus je ne compte pas les déchets journaliers qui se trouvent par la vétusté des vivres et nous allons entreprendre une opération ; mais je ne puis pas vous répondre que, suivant les événements, je ne sois obligé de quitter immédiatement après les Antilles par le défaut de vivres et, dans ce cas, je ferai mon retour sur

le Ferrol directement, ainsi que me le prescrivent mes instructions.

L'escadre espagnole est dans le même cas pour ses vivres et, depuis son arrivée à la Martinique, l'amiral Gravina a réduit la ration d'un quart qu'il paye en argent comptant à ses équipages.

4 juin 1805. (Fort de France.)

L'occupation du poste du Diamant par l'ennemi paralysait les communications des divers quartiers de la colonie, et portait un tort considérable aux habitants et aux commerçants qui désiraient ardemment de s'en voir délivrer. Depuis longtemps le capitaine général, indigné de voir les couleurs britanniques insulter impunément notre pavillon, avait cherché les moyens de se débarrasser de ce voisinage fâcheux. Il a désiré faire ce coup de main avec les propres troupes de la colonie sans le secours de celles de l'expédition. Il m'a demandé en outre d'y employer 2 vaisseaux et quelques bâtiments légers..... J'ai chargé de cette expédition le capitaine de vaisseau Cosmao, commandant *le Pluton*, avec le vaisseau *le Berwick*, la frégate *la Sirène* et les bricks attachés à l'escadre qui, ayant reçu à leur bord 240 hommes de la colonie, ont fait voile pour le Diamant avec 4 chaloupes et 4 canots armés sous les ordres de M. Dandignon, 1er lieutenant du vaisseau *le Bucentaure*. L'amiral Gravina ayant voulu prendre part à cette expédition a fourni 2 chaloupes et 3 canots. Le chef de bataillon Royer, aide de camp du capitaine général, commandait les troupes.

Le 31 mai, les vaisseaux s'étant élevés au vent du Diamant donnèrent dans le canal entre le roc et la terre. Leur feu fit bientôt taire les batteries basses que l'ennemi y avait établies, et les chaloupes et canots ayant les troupes à leur bord furent aborder le roc sur le seul point

qui fût abordable. C'est alors qu'ils eurent à essuyer un feu très-vif de mousqueterie et une grêle de pierres que l'ennemi faisait pleuvoir sur eux du sommet du roc, tandis qu'une caronade placée à mi-roc faisait un feu continuel sur les embarcations et sur nos bâtiments qui tiraient dessus dans l'intention de la démonter.

Rien n'égale les preuves de courage et de résolution qui furent données dans cette occasion..... Je dois cette justice à nos braves alliés que le premier canot qui aborda fut un canot espagnol. Les troupes ayant débarqué, l'ennemi fut poursuivi de roche en roche et de caverne en caverne, autant que les facultés humaines pouvaient le permettre. Là seulement ils étaient arrêtés où des échelles ordinaires ne pouvaient pas suffire. Nos troupes occupaient ainsi le bas du rocher depuis deux jours et cherchaient tous les moyens de gravir plus haut. Enfin, le 2 juin à midi, des matelots gravirent un roc, y placèrent une échelle de corde ; des grenadiers les suivent et parviennent enfin à l'une des principales grottes où l'ennemi avait réuni une partie de ses approvisionnements en eau, comestibles et munitions de guerre. Dès lors le roc fut pris et l'ennemi demanda quartier.

Nous avons eu dans cette affaire environ 15 marins tués ou blessés et autant de soldats. Le canot du *Mont-blanc* a été coulé par le feu de l'ennemi.....

11 juin. 1805. (En mer.)

Les vaisseaux *l'Algésiras* et *l'Achille* sous le commandement du général Magon ont rallié mon pavillon dans la baie du Fort de France le 4 juin. Toute l'escâdre était en appareillage ayant les troupes et les munitions à bord, avec l'intention d'aller faire une attaque sur l'île de la Barbade; et le 5 j'ai mis sous voile, me dirigeant sur la Basse-Terre, île de la Guadeloupe, le général Lauriston

ayant désiré prendre 600 hommes de troupes sur les garnisons de cette colonie. Le 6 au soir j'ai paru devant la Basse-Terre, et le général Lauriston qui m'avait précédé avec 2 frégates a fait embarquer ces troupes sur les vaisseaux de l'escadre. La même nuit, nous avons fait route pour débouquer entre Antigoa et Montserrat. Le 8, à dix heures du matin, après avoir doublé Antigoa, nous avons eu connaissance dans le nord-nord-ouest d'un convoi de 14 voiles sous l'escorte d'une seule goëlette. J'ai ordonné une chasse générale et, à l'entrée de la nuit, tout le convoi était pris, à l'exception du bâtiment d'escorte. Ces bâtiments sortis d'Antigoa, tous destinés pour l'Europe, sont chargés de denrées coloniales.

Nous avons appris par les prisonniers l'arrivée à la Barbade de l'escadre anglaise de la Méditerranée, forte de 12 à 14 vaisseaux et plusieurs frégates. Cette force réunie à celle de l'amiral Cochrane dispersée dans ces mers suffisait pour balancer nos forces combinées, si même elle ne nous était pas supérieure, attendu la force des vaisseaux dont plusieurs sont à trois ponts. Dans cet état de choses, non-seulement l'attaque de la Barbade, mais même toute autre entreprise sur les possessions ennemies devenait impraticable. Il ne nous restait plus qu'à retourner à la Martinique, attendre dans une inaction pénible et destructive de la santé des équipages l'époque fixée pour effectuer notre retour en Europe; mais les vents étaient au sud-est; la chasse du convoi nous avait affalés beaucoup sous le vent; il nous fallait peut-être dix jours pour regagner la Martinique et probablement courir les chances d'un combat, après lequel nous n'eussions trouvé aucun moyen de nous réparer et, dans la supposition même d'une victoire, l'escadre, dans l'impossibilité d'effectuer son retour en Europe, serait restée à charge à nos colonies qui n'auraient pu subvenir à sa subsistance et à son entretien. Dans cette perplexité, je voulus en

conférer avec l'amiral Gravina. Je le trouvai abonder dans le sens de la nécessité d'effectuer immédiatement notre retour sur le Ferrol, y faire notre jonction et donner suite au but principal de notre destination. Il ne put même être détourné par la possibilité qui pouvait exister encore de l'arrivée de l'amiral Gantheaume, dont le départ ne devait être arrêté que le 10 mai. Dans cette hypothèse même, quelque peu probable qu'elle fût, notre opération était encore bonne, en ce que nous avions dès lors la certitude de ne rencontrer aucune force devant Brest, et la suite de notre mission en devenait plus facile. Le général Gravina était particulièrement excité par la considération de l'état de ses équipages qui, déjà extrêmement faibles, étaient journellement diminués dans les colonies par la maladie et par la désertion.

Je me suis déterminé donc, pour le plus grand intérêt de l'État, à faire route pour l'Europe. J'ai chargé la frégate *la Sirène* du soin d'escorter les prises au premier port de nos colonies où elle pourrait arriver. Le 10, j'ai fait embarquer les troupes appartenant aux colonies sur les frégates *l'Hortense*, *l'Hermione*, *la Didon* et *la Thémis* avec ordre aux commandants de venir me rallier aux Açores, à vue de Florès, après avoir débarqué ces troupes à la Guadeloupe, comme le port le plus à portée, et les vents continuant dans la partie du sud-est, j'ai fait route au nord-nord-est.

1er juillet 1805. (A la hauteur des Açores.)

Les frégates que j'avais expédiées pour rapporter les troupes à la Guadeloupe m'ont rallié hier, après avoir rempli leur mission. Deux jours après leur départ de la Guadeloupe, elles ont rencontré le convoi des 14 prises que j'avais mis sous la conduite de la frégate *la Sirène*, avec ordre de se rendre, soit à la Guadeloupe, soit à la

Martinique. Elles l'ont rencontré presque au même point d'où je l'avais expédié depuis huit jours. Ces bâtiments extrêmement chargés, contrariés par les vents de sud-est, n'ont pu remonter au vent des îles. Le capitaine Lameillerie s'est déterminé à leur faire faire route pour Porto-Rico, mais voyant que ces bâtiments ne marchaient pas, qu'ils étaient mal manœuvrés par le peu de soin qu'on avait mis à les amariner, qu'il ne pouvait pas s'attacher à les escorter jusqu'à ce point, dans la crainte de ne pouvoir rallier l'escadre, informé d'ailleurs que des frégates anglaises étaient à leur recherche, qu'ils ne pouvaient manquer de devenir leur proie ; voulant assurer le dommage occasionné au commerce de l'ennemi, il s'est déterminé à les brûler, après en avoir retiré les équipages que nous y avions mis. Au moment de l'incendie, 2 frégates anglaises ont paru. Le commandant Lameillerie leur a donné chasse jusqu'à la nuit, sans pouvoir les atteindre et, dès qu'il les a eu perdues de vue, il a fait sa route pour me rallier au point de rendez-vous que je lui avais donné. Ce convoi pouvait valoir de quatre à cinq millions.

La frégate *la Didon* vient de prendre un lougre corsaire de 14 canons et de 49 hommes d'équipage, auquel elle a mis le feu.

3 juillet 1805. (A la hauteur des Açores.)

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que, hier au matin, les frégates avancées ont eu connaissance de deux voiles qu'elles ont chassées et jointes. L'une s'est trouvée être un corsaire anglais de Liverpool (*le Mars*), de 14 canons et 50 hommes d'équipage; l'autre était un bâtiment espagnol nommé la *Minerva* pris par ce corsaire et qu'il escortait. Ce bâtiment venant de Lima, ayant près de cinq mois de traversée, est très-richement chargé. Indépendamment de 420 000 piastres fortes en argent, sa

cargaison se compose de caisses de quinquina, de cacao, de cuivre, d'étain et de vigogne, le tout estimé de 5 à 6 millions de francs. Le corsaire ayant éprouvé des avaries par un abordage, le capitaine Lameillerie de *l'Hortense* y a mis le feu, après en avoir retiré l'équipage. *La Didon* a amariné l'autre, que je garde sous mon escorte.

RELATION DU COMBAT DU CAP FINISTÈRE.

(*Extrait du journal du vice-amiral Villeneuve.*)

22 juillet 1805.

Le temps très-brumeux, l'escadre formée sur trois colonnes, les Espagnols tenant la droite, les distances très-serrées et les vaisseaux à portée de voix les uns des autres, les vents à l'O.-N.-O., joli frais, la route à l'E. 1/4 S.-E. A 11 heures, dans un moment d'éclaircie, le vaisseau *l'Indomptable* a signalé dix voiles au N.-N.-O. A 11 heures un quart, j'ai fait signal à l'escadre légère qui marchait en avant de l'armée de serrer le vent bâbord-amures, ce qu'elle a exécuté. A midi, je me faisais par 43°-41' de latitude nord et par 12°-13' de longitude ouest, mais il a été reconnu que la montre qui me donnait cette longitude avait à cette époque un retard de 7' 7" 34"' sur le méridien de Paris. Ainsi la longitude du 22 juillet à midi était de 14°.

Du 22 au 23 juillet.

A midi *l'Algésiras* a signalé trois voiles suspectes au N.-N.-E. Comme le point me faisait assez près de terre et que je désirais en prendre connaissance à la faveur de l'éclaircie qu'il faisait alors, j'ai signalé la route à l'E.-S.-E. qui m'en rapprochait davantage. A 1 heure *la Didon* a signalé une escadre dans le N.-N.-E. Nous avons aperçu

à la même heure 13 voiles du haut des mâts. *La Didon* et *l'Hermione* ont signalé successivement 13, 17 et 21 voiles. J'ai signalé *l'ordre de marche sur une ligne, la route vent arrière ou largue,* pour passer ensuite à *la ligne de bataille en tenant le vent par un mouvement successif;* mais voyant que ce mouvement prendrait trop de temps, j'ai fait le signal de *passer de l'ordre actuel des trois colonnes à la ligne de bataille, bâbord-amures, ordre naturel.* L'amiral espagnol a répété le même signal et y a ajouté celui à l'escadre espagnole de *faire route à l'avant-garde de l'escadre française* et s'est placé lui-même chef de file de son escadre. L'armée combinée a manœuvré pour former la ligne de bataille, les vaisseaux rangés dans l'ordre suivant, le signal ayant été fait *à l'escadre légère de prendre la queue de la ligne.*

	VAISSEAUX.	BRICKS.	FRÉGATES.
ESCADRE ESPAGNOLE.	Argonauta.		
	. . . .	Argus.	
	Terrible.		
	America.		
	España.		
	San-Rafaël.		
	Firme.		
	Pluton.		Rhin.
	Mont-Blanc.		
	Atlas.		
	Berwick.		Thémis.
	Neptune.		
	Bucentaure.		Hortense.
	. . . .	Furet.	
	Formidable		Cornélie.
	Intrépide.		
	Swiftsure		Sirène, remorquant le galion espagnol.
	Scipion.		
	Indomptable.		
	Aigle.		
ESCADRE LÉGÈRE.	Algésiras.		Didon.
	Achille.		Hermione.

L'ennemi venait sur nous sur une ligne courant quatre quarts largue et nous marchions sur lui sur la ligne du plus près bâbord, le vent au nord-ouest, l'horizon très-embrumé, de manière que je ne pus avoir une connaissance exacte de la force de l'ennemi. A 3 heures 1/4, *l'Algésiras* a signalé que l'ennemi renforçait son avant-garde. L'escadre était assez bien formée lorsque l'ennemi prolongeait notre ligne sous le vent hors de portée de canon. Son vaisseau de tête serrant le vent en approchant de la queue de notre ligne, je jugeai que son intention était de porter ses efforts sur notre arrière-garde, et par une contre-marche vent devant de la mettre entre deux feux. Je fis alors le signal de *faire virer l'armée lof pour lof par la contre-marche.* La brume ayant repris avec beaucoup de force, le signal fut quelque temps à parvenir au vaisseau de tête qui était celui de l'amiral Gravina; mais enfin j'eus la satisfaction de voir qu'il lui était parvenu et qu'il avait commencé le mouvement. Dans ce moment la frégate *la Didon* vint de la part du général Magon me prévenir que l'ennemi virait vent devant sur l'arrière-garde, ainsi que je l'avais prévu, mais ce que la brume m'empêchait de voir. L'amiral Gravina, suivi de toute la ligne, exécutait le mouvement de contre-marche. En passant le long de mon bord, il m'envoya le brick *l'Argus* me demander mes intentions. Je lui fis dire que je le priais, après avoir doublé le serre-file, de tenir le vent en faisant le moins de voile possible, pour faciliter aux vaisseaux mauvais voiliers le moyen de serrer la ligne et de garder leur poste. La brume cependant était toujours plus épaisse et je n'avais pas encore viré de bord que j'entendis la canonnade s'engager à l'arrière-garde. C'était le vaisseau *l'Argonaute* qui, en doublant le serre-file, se trouva engagé avec les vaisseaux ennemis qui avaient viré de bord. Toute la ligne ayant pris les amures à tribord, la canonnade s'engagea succes-

sivement jusqu'au vaisseau *le Formidable*. Le vaisseau *le Neptune*, mon matelot d'avant, faisait déjà feu, que l'épaisseur de la brume m'empêchait de distinguer si l'ennemi venait par bâbord ou par tribord. Enfin, les boulets nous dépassant et apercevant aux éclairs de ses canons un vaisseau sous le vent à nous, nous lui avons riposté par un feu très-vif. On se battait dans toute la ligne, sans que je pusse connaître aucun des événements du combat. A 6 heures 1/2, il y eut un moment d'éclaircie sous le vent. J'eus connaissance d'un vaisseau démâté de son grand mât et de son mât d'artimon, courant vent arrière sous sa misaine, d'un autre vaisseau à trois ponts, portant pavillon carré au mât d'artimon, démâté de son petit mât de hune, faisant porter aussi (nous jugeâmes l'un et l'autre vaisseaux ennemis), enfin, par le travers sous le vent et à petite distance, le vaisseau *le San-Rafaël* sous ses basses voiles, ses huniers et son grand perroquet, l'itague de son grand hunier coupée et quelques autres manœuvres. Il serrait le vent et je ne doutais pas qu'il ne gagnât la queue de la ligne qui était très-serrée et dont la plupart des vaisseaux étaient en panne, ne combattant pas, n'ayant pas d'ennemis par leur travers. Dans cette persuasion, je fis signal aux frégates de donner la remorque au vaisseau désemparé avec le numéro d'un vaisseau allié; mais la brume, la fumée et la nuit qui approchait me le firent bientôt perdre de vue. Les frégates, dans de courts intervalles d'éclaircie, m'avaient fait signal que la ligne s'engorgeait dans le centre et que plusieurs vaisseaux de l'arrière-garde ne combattaient pas, n'ayant pas d'ennemis par leur travers ; mais n'ayant pas moi-même connaissance de la vraie position de l'ennemi, le fort du combat me paraissant être à l'avant-garde où le canon grondait toujours, je n'ai pu faire aucun signal général. La nuit était déjà très-obscure qu'il se tirait encore du canon à la tête de la ligne. Le temps

s'éclaircissant, je fis lancer des fusées pour marquer ma position. A 9 heures 3/4, une frégate me fit signal que la ligne était très-allongée et que le gros de l'armée était loin des vaisseaux avancés. Je fis faire successivement le signal *de serrer la ligne* et *ordre au vaisseau de tête de diminuer de voile*, signal que j'ai encore répété à 11 heures 1/4. L'ennemi nous restait sous le vent, ayant des feux de réconnaissance. Je continuai à lancer des fusées toutes les demi-heures pour marquer ma position. A minuit, je perdis de vue les feux de l'ennemi. J'ai parlé successivement dans la nuit aux frégates *la Didon, l'Hortense, l'Hermione*, au brick *le Furet;* je les ai envoyés parcourir la ligne en donnant ordre de serrer la ligne et de venir me rendre compte des événements du combat, s'ils en pouvaient recueillir. Je n'appris rien de précis de toute la nuit.

Au jour, la ligne se trouva extrêmement allongée, ou plutôt, il n'en existait plus. La tête était très-éloignée de l'avant. Je fis signal de *ralliement général* et bientôt après nous reconnûmes que les vaisseaux espagnols *le Firme* et *le San Rafaël* nous manquaient. Nous eûmes en même temps connaissance de l'escadre ennemie très-loin sous le vent et tenant les amures à bâbord. A 5 heures je fis signal de *virer de bord lof pour lof*, pour prendre les mêmes amures que l'ennemi. Plusieurs vaisseaux me signalèrent des avaries dans leurs voiles et leur mâture. Je répondis par le signal de *se préparer au combat*. Le temps était encore à la brume et paraissait devoir bientôt nous couvrir comme dans la journée d'hier. Frappé des inconvénients qui en étaient résultés la veille, de l'impossibilité de juger des événements du combat, de donner des ordres et de faire les signaux que les circonstances nécessiteraient, en restant sur mon vaisseau par le temps qui menaçait, lorsque lui-même serait engagé dans le feu, je cédai aux instances que m'en fit le général Lau-

riston, au nom de l'Empereur, et je passai, avec lui et mon état-major, à bord de la frégate *l'Hortense* et j'en fis prévenir l'armée par les frégates, en annonçant à chaque vaisseau de se préparer à une action décisive. A 9 heures 3/4, je signalai *la ligne de bataille bâbord amures, ordre renversé*, à l'escadre légère *d'en prendre la tête*. L'amiral Gravina signala aux siens de prendre la queue de la ligne française et lui-même se plaça en serre-file. *La Didon*, que j'avais envoyée reconnaître l'ennemi, me signalait ses avaries, qu'il était au nombre de 16 vaisseaux, qu'il en avait trois à la remorque. Elle demanda à m'envoyer un canot à bord. Le capitaine Millius me rendit compte qu'il croyait que les deux vaisseaux espagnols étaient dans l'escadre anglaise. Cependant la ligne de bataille se formait, quoiqu'avec peine ; le vent était mou et la mer assez grosse. Je faisais en parcourant la ligne tous les signaux particuliers qui pouvaient en accélérer la formation.

A midi, je me faisais par 43° 41' de latitude observée et 12° 48' de longitude.

Du 23 au 24 juillet.

A 1 heure 10 minutes, la ligne était suffisamment formée, quoique allongée à l'arrière-garde. Je fis signal d'arriver tous à la fois au nord-est, peu après à l'est-nord-est, et à 2 heures 45 minutes à l'est-sud-est. L'ennemi nous restait à peu près dans cette aire de vent, à grande distance. Il avait fait porter une partie de la matinée. A 4 heures 1/4, le vent mollissait, l'ennemi paraissait se former en ligne; mais il était encore si éloigné, qu'il me fut démontré que nous ne pourrions l'atteindre qu'à la nuit, et comme un combat de nuit ne pouvait me convenir, je fis signal à l'armée de *tenir le vent tous à la fois*, et je signalai que mon intention était de renvoyer

le projet d'attaque au lendemain matin au point du jour. La nuit suivante, le vent calma presque entièrement, les vents varièrent du nord-ouest au nord et au nord-nord-est. La ligne de bataille ne put se conserver dans la nuit, et à 11 heures 45 minutes, je fis signal avec des feux et des coups de canon de *virer lof pour lof tous à la fois.*

Dès que le jour se fit, nous eûmes connaissance de l'escadre ennemie à l'est 1/4 sud-est. Je fis prendre à l'armée la bordée qui portait dessus, en formant la ligne de bataille bâbord amures. Je fis porter toute la matinée pour l'approcher; mais les vents ayant refusé, elle se trouva au vent. Elle forçait de voile en serrant le vent. Un seul vaisseau se tenait en intermédiaire à trois lieues de nous. La frégate *la Didon* était en reconnaissance fort près de lui. A 9 heures, voyant que l'ennemi continuait à serrer le vent, qu'il me serait impossible de l'amener à une action, que son projet ne pouvait être que de nous occuper, en attendant des renforts qu'il pouvait recevoir à chaque instant, je me décidai à faire route et je signalai le sud-est 1/4 est.

Du 24 au 25 juillet.

La latitude observée de 43° 40' m'a bientôt fait reconnaître que j'avais une erreur assez forte en longitude. Je m'en suis aussitôt référé à celle que m'avait signalée le vaisseau *l'Argonauta*, qui me mettait un degré trente-huit minutes plus ouest. J'ai aussitôt signalé la route à l'est-sud-est, ensuite à l'est 1/4 sud-est, les vents paraissant vouloir reprendre dans la partie du nord-est. J'ai fait signal à *la Didon* de chasser en avant pour reconnaître la terre. A 4 heures du soir, elle était à plus de six lieues en avant de l'armée et elle ne l'avait pas reconnue. L'escadre naviguant toujours sur la ligne du plus près bâbord, l'ennemi toujours en vue du haut

des mâts dans l'est-nord-est, j'ai fait chasser *la Thémis* sous le vent sur un bâtiment que l'on me signalait désemparé et appartenant à l'armée. *La Thémis* me l'a signalé bientôt navire neutre. A l'entrée de la nuit, *la Didon* avait reviré sur l'escadre pour rallier. Un bâtiment de l'avant (*l'Algésiras*) m'a signalé des voiles étrangères faisant route sur l'armée. J'ai soupçonné son erreur. J'ai néanmoins fait le signal à coups de canon et avec des feux de serrer la ligne pour tenir tous les vaisseaux sur leurs gardes contre une entreprise de ce genre que pourrait tenter l'ennemi.

Dans la nuit, le vent a passé au nord-est grand frais et la mer est devenue très-grosse. Au jour, l'ordre s'est trouvé rompu par l'effet du gros temps, l'horizon couvert de brume. Je n'ai eu aucune connaissance de l'ennemi. L'armée sans ordre sous le grand hunier et la misaine. Plusieurs vaisseaux ont eu leurs voiles emportées. *L'España* a cassé la barre de son gouvernail et est tombé beaucoup sous le vent, ainsi que *l'Atlas*.

L'Hermione a pris et coulé un lougre de commerce ennemi qui traversait l'armée.

Du 25 au 26 juillet.

A midi, *la Didon*, qui était à trois lieues en avant de l'escadre, a signalé la terre et le cap Finistère à l'est-sud-est. Je l'ai estimé à 5 lieues. Les vents toujours au nord-est gros frais, la mer très-grosse. *Le Neptune* a signalé une avarie dans son grand mât. A 4 heures 1/4, voyant la continuation de ce temps, craignant à chaque instant de voir démâter quelque vaisseau, surtout de ceux dont les mâts avaient souffert par l'effet du combat, les vaisseaux mauvais voiliers extrêmement sous le vent et devant éprouver des séparations en tenant la cape la nuit suivante, après en avoir conféré avec l'amiral Gra-

vina, je me suis décidé à arriver pour Cadix, et j'ai signalé *la route au sud-ouest 1/4 sud, en se formant sur l'ordre de marche sur trois colonnes.*

Les frégates de l'arrière m'ont signalé un vaisseau, puis une frégate, qu'elles ont bientôt après reconnue être *la Didon*, qui avait été reconnaître la terre.

A 8 heures du soir, le vent et la mer ont calmé. A 10 heures, il s'est élevé un violent orage de la partie du sud qui a duré jusqu'à deux heures du matin. Le tonnerre est tombé sur le mât de misaine du *Bucentaure*. A 11 heures, il s'est élevé une petite brise du sud. J'ai dû renoncer à la route de Cadix pour reprendre celle du Ferrol, et je l'ai signalée au nord-est 1/4 nord.

Du 26 au 27 juillet.

Latitude observée, 42° 27' nord.
Longitude — 12° 20' ouest.

J'ai expédié le brick *le Furet* pour Vigo avec une lettre pour annoncer au contre-amiral Gourdon mon arrivée sur ces parages. Dans l'après-midi, les vents ont encore varié du sud à l'ouest, puis au nord-ouest et au nord. J'ai pris bâbord amures. Cependant les rapports que je recevais de tous les bâtiments de l'escadre, particulièrement de *l'Algésiras*, *l'Achille*, *l'Indomptable*, *l'Aigle*, étaient très-affligeants. Les malades augmentaient dans toute l'escadre; le besoin d'eau s'y faisait sentir, *l'Achille* n'en avait plus que pour cinq jours. Il me devenait indispensable de toucher dans quelque port, pour y débarquer les malades et les blessés qui encombraient les vaisseaux sans avoir de secours à leur donner, et pour y prendre de l'eau et quelques rafraîchissements. Le seul port de Vigo était à portée et je me décidai à y entrer. J'ai prolongé la bordée à l'est-nord-est jusqu'à

minuit. A cette heure ne me faisant qu'à trois lieues de terre, j'ai pris le bord au large. A 4 heures, j'ai reviré à terre.

Au jour, le temps brumeux, presque calme; l'armée naviguant sans ordre, mais bien ralliée. J'ai donné avis à l'amiral Gravina de la nécessité où je me trouvais d'aller relâcher à Vigo. A 6 heures, nous avons eu connaissance de la terre. A 10 heures, ayant bien reconnu les îles Bayona, j'ai fait route pour le mouillage de Vigo. L'armée, formée sur une ligne de convoi, vent largue, est entrée dans la baie, où elle a jeté l'ancre à l'entrée de la nuit.

28 juillet 1805. (Rade de Vigo.)

Je vous ai dit qu'une nécessité impérieuse et irrésistible m'avait forcé d'entrer à Vigo. Le 9 juillet, étant à la hauteur du cap Finistère, j'ai été pris par les vents d'est-nord-est et de nord-est qui ont soufflé avec violence. *L'Indomptable* a démâté de son grand mât de hune; plusieurs vergues ont été cassées et des voiles emportées. Les vents ayant calmé n'ont pas varié et se sont maintenus dans la même partie. La marche extrêmement désavantageuse de l'escadre, particulièrement de la division espagnole, le seul *Argonauta* excepté, nous faisait perdre du chemin, bien loin de nous permettre d'en gagner. Cependant les maladies faisaient des progrès rapides à bord de plusieurs vaisseaux, particulièrement à bord des deux vaisseaux de Rochefort, *l'Algésiras* et *l'Achille* qui avaient déjà au delà de 150 hommes sur les cadres et le besoin d'eau s'y faisait sentir. Enfin, le 22 juillet, nous faisions route avec un vent favorable et nous comptions arriver le lendemain au Ferrol, quand nous avons rencontré l'escadre ennemie. Le combat qui s'en est suivi a ajouté encore à la détresse des vaisseaux par les avaries qu'ils ont reçues et les blessés qui en ont été la suite et,

pour comble de malheur, les vents ont repassé au nord-est avec force. L'escadre ne pouvant tenir de la voile, nous avons encore dérivé sous le vent du cap Finistère. Je me déterminai donc à arriver avec l'intention d'aller à Cadix, après en avoir fait part à l'amiral Gravina qui était fortement de cet avis. Il y avait à peine six heures que nous en faisions la route, que le vent qui soufflait coup de vent vint à calmer et passa peu de temps après au sud et sud-sud-ouest; je repris la route au nord pour aller au Ferrol. Le soir, les vents calmèrent; dans la nuit, ils passèrent au nord-ouest, puis au nord et enfin au nord-est. Le commandant de *l'Achille* m'écrivit, par l'intermédiaire du général Magon, qu'il avait 200 hommes sur les cadres, qu'il avait fait démolir toutes les cloisons et galeries du faux pont pour y placer ses malades, qu'il n'avait que cinq jours d'eau. Le général Magon sur *l'Algésiras* me fit connaître qu'il était dans la même situation. *L'Indomptable*, *l'Intrépide*, *l'Aigle*, avaient chacun plus de 110 malades sur les cadres; tous les vaisseaux en avaient de 60 à 120, sans aucune espèce de secours à leur donner. Obligé de prendre une détermination, n'ayant d'autre port à portée, pour porter quelque remède à cette situation que celui de Vigo, j'ai été obligé d'y entrer.

Je me regarde ici comme à la mer. Ce port n'offre aucune ressource, ni aucune défense. Dès que j'y aurai fait un peu d'eau et mis les malades les plus embarrassants à terre, je mettrai sous voiles. J'en préviens le général Gourdon. Mais si les vents me contrarient pour le Ferrol, je fais route sur Cadix. Je n'ai pas un mois complet de vivres. Enfin notre situation est extrêmement fâcheuse. Du reste, la maladie qui nous afflige n'a rien de dangereux : c'est le scorbut et la dyssenterie, très-peu de fiévreux. Quelques rafraîchissements pourront en remettre un grand nombre.. ..

30 juillet 1805. (Rade de Vigo.)

Je ne puis encore que vous écrire à la hâte pour vous annoncer que je vais remettre sous voiles. Nous avons fait ici, malgré de grandes difficultés, pour un mois d'eau, ce qui équivaut à la durée de nos vivres. Les vaisseaux *l'Atlas* (français), *l'España* et *l'America* de 60 canons (espagnols) ne sont pas des vaisseaux navigables en escadre et sont faits pour tout compromettre. Nous avons pris la détermination de les laisser ici sans croire avoir de beaucoup diminué nos forces. *L'Atlas* sert d'entrepôt pour y loger plus de 800 malades, en attendant que les établissements que l'on forme à terre soient prêts pour les recevoir. Nous avons en outre débarqué à terre plus de 400 malades ou blessés plus graves.

Je me suis servi des espèces monnayées de la prise espagnole la *Minerva* pour faire payer un mois de solde et de traitement à toute l'escadre. Le reste de ces fonds a été entreposé chez le sous-commissaire des relations commerciales.....

Je vais faire route pour le Ferrol, si les vents me le permettent; mais, en cas de contrariété soutenue, je filerai sur Cadix. Il me paraît difficile que je fasse ce passage sans être obligé de livrer combat; mais dans l'alternative de voir cette escadre se perdre dans ce port ou de l'y voir paralysée pour tout le reste de la guerre, il me paraît qu'il n'y a pas à balancer. Pui se une nouvelle rencontre être plus heureuse que la première. Je donne avis au général Gourdon de ma sortie.

31 juillet à 6 h. du matin.

Une partie de l'escadre est à la voile, mais le calme ne nous permettra pas de mettre tous dehors dans la jour-

née, à cause de la brise du large qui s'établit sur les dix heures.

Plût à Dieu que jamais l'escadre espagnole (l'*Argonauta* excepté) et le vaisseau *l'Atlas* n'eussent fait partie de cette escadre. Ces vaisseaux ne sont absolument propres qu'à tout compromettre, ainsi qu'ils l'ont fait. C'est eux qui nous ont conduits au dernier degré du malheur.....

3 août 1805. (Rade de la Corogne.)

J'ai dû ne séjourner à Vigo que le temps nécessaire pour remédier aux causes qui m'y avaient fait entrer. J'en suis sorti le 3e jour avec 13 vaisseaux français et 2 espagnols et les frégates de l'armée. Le temps m'a favorisé, j'en ai profité et, longeant de près la côte, du cap Finistère à Sizargua, pendant la nuit, au jour, je me suis trouvé presqu'à vue de ce port. Je savais que l'escadre anglaise y avait reparu et je m'attendais à avoir un combat à livrer avant d'entrer, mais je n'ai rien vu. J'ai trouvé les escadres combinées dans le port du Ferrol. La situation de l'escadre en vivres, en eau, des mâts de hune à changer, des mâts à jumeler me paraissaient des raisons suffisantes pour entrer au Ferrol et m'y réunir à la majeure partie des forces combinées qui s'y trouvent déjà et avec laquelle j'aurais pu en sortir. Déjà je m'en approchais quand j'ai reçu vos dépêches et notamment l'ordre de Sa Majesté qui me le défend expressément. J'ai aussitôt fait le signal de tenir le vent. L'amiral Gravina, qui marchait en avant à moi, était trop engagé dans la passe. Il n'y a pas été à temps et a été obligé d'entrer. Il en est inconsolable.

Je suis venu mouiller à la Corogne, mais je m'y trouve beaucoup moins en appareillage et en état de faire notre jonction. Je vais éprouver beaucoup de difficultés pour faire de l'eau, pour prendre les vivres qui me sont néces-

saires sur les vaisseaux du Ferrol, enfin tout ce qui peut accélérer la mise en mouvement des forces combinées.

Je n'entreprendrai pas, Monseigneur, de vous dépeindre mon état; il est affreux. Lorsque Sa Majesté m'honore d'une grande confiance, qu'elle met à ma disposition toutes ses forces navales et celles de ses alliés, je me trouve empêché par les circonstances les plus fatales; tout est contre moi, jusqu'au ciel. La foudre est tombée sur mon vaisseau amiral *le Bucentaure*, a pénétré dans le faux pont, sans cependant y occasionner de graves accidents. Je tâcherai de ne pas en être abattu. Dans le malheur on n'a pas d'amis; j'en trouve heureusement un dans l'amiral Gravina. Il sent et partage vivement ma position, mais, au milieu de si grands intérêts, je dois me taire sur ce qui m'est personnel.

Dès que j'ai été mouillé, je me suis rendu au Ferrol, à bord de l'amiral Gravina et je lui ai remis votre dépêche, en lui communiquant, suivant votre ordre, les instructions définitives dont je suis chargé. J'ai vu le contre-amiral Gourdon qui, dans ce moment, est très-dangereusement malade. J'ai vu l'escadre française et espagnole dont j'ai été très-satisfait. Plût au ciel que l'escadre de Cadix qui m'a rallié eût été composée de vaisseaux semblables! C'est encore le moment de le dire: On ne mit jamais en mer d'aussi misérables bâtiments. C'est la cause première de tous nos malheurs.....

..... Dès que je pourrai me mettre en mouvement, je partirai si le temps me sert, je tâcherai d'entrer à Brest ou de tromper la surveillance de l'ennemi et de donner dans la Manche en serrant le cap Lizard, si j'y vois quelque apparence de succès; enfin, je prendrai la route de Cadix, si les deux autres partis me paraissent impraticables. Celui de passer par le nord me paraît impraticable dans l'état actuel des choses.

Quant à la division aux ordres du capitaine de vaisseau

Allemand que je suppose rendu par la longitude et latitude que vous lui avez fixées et où il doit croiser jusqu'au 13 août, je crains de lui envoyer l'ordre de se rendre ici, attendu que l'ennemi ne s'en est pas éloigné et qu'il y est en grande force. Comme je suppose que vous avez également prévu le cas où il n'aurait aucune connaissance de l'escadre sur ses deux points de croisière et qu'il a une destination, je pense qu'il est bien préférable qu'il la suive, bien assuré qu'il occupera toujours une force égale à la sienne qui sera distraite des escadres d'Ouessant et de celles disponibles contre les escadres combinées du Ferrol.

L'escadre ennemie a été signalée avant-hier et hier. On la dit de 14 vaisseaux dont 4 à trois ponts. Je ne sais si elle a été informée de ma relâche à Vigo. Elle sera étonnée de notre jonction ici.

6 août 1805. (Rade de la Corogne.)

Le contre-amiral Gourdon est toujours très-dangereusement malade ; cependant on me donne aujourd'hui l'espérance de le sauver. Il vient de me faire passer vos dépêches du 28 juillet qui me fixent sur la route que doit tenir l'escadre de Rochefort et j'expédie sur-le-champ la frégate *la Didon* pour lui donner avis de l'arrivée des escadres combinées au Ferrol, avec ordre de les rallier. Dans le cas où elle me trouverait parti, je lui laisserai des instructions sur la route que je dois tenir.....

..... Les vents paraissent vouloir s'établir à l'est et favoriser la sortie de l'escadre du Ferrol. Je vais, dès ce soir, faire touer les vaisseaux pour sortir moi-même de la Corogne et, en quelque état qu'ils se trouvent, je mets en mer pour me présenter devant Brest. Je ne vous dissimule pas, Monseigneur, que je trouve la tâche que j'ai à remplir bien difficile. Il s'en faut de beaucoup que

j'aie une force telle que le tableau de l'armée semble le présenter et que je puisse me flatter de faire contre un ennemi manœuvrier, habile, entreprenant et plein de confiance tout ce que l'on pourrait attendre, en ne considérant que le nombre d'ennemis auxquels je puis avoir affaire. Nous manœuvrons mal ; nos vaisseaux sont pesants, nos cordages et nos gréements grossiers et en mauvais état, mais je sens que je ne puis rester plus longtemps ici et que chaque jour de retard empire notre situation et je me résigne à cette destinée puisque j'y suis engagé. Je ne vous parlerai pas de l'esprit de l'armée. La malheureuse affaire du 22 juillet n'a pas pu contribuer à l'exalter, mais je crois pouvoir en attendre un entier dévouement. J'ose vous prier, Monseigneur, de mettre ma situation sous les yeux de Sa Majesté impériale et de la supplier, dans tout événement, de ne considérer que mon dévouement, l'énormité de la tâche que j'ai à remplir et les arrêts du sort.

On a signalé hier et ce matin une escadre ennemie de 8 vaisseaux dans le nord-ouest à 9 lieues de distance. Je ne suis pas assuré qu'ils aient encore eu connaissance de ma relâche à Vigo et de mon arrivée ici. Enfin, je vais faire tous mes efforts pour profiter du moment et remplir, en tout ce qui dépendra de moi, les intentions de Sa Majesté. La situation respective des ports du Ferrol et de la Corogne est infiniment difficile pour opérer cette mise en mouvement de toutes les forces combinées. Si je sors d'ici et que l'escadre du Ferrol ne puisse sortir de son port, je mouillerai dans la baie d'Arès, d'où, avec un vent de nord-est, nous pouvons tous appareiller simultanément.....

P. S. Je regrette bien de n'avoir pas pu entrer dans le port du Ferrol. J'aurais pu mettre les vaisseaux en meilleur état et j'aurais éprouvé moins de difficulté pour en

sortir que je n'en éprouve à réunir nos forces combinées mouillées dans les deux ports séparés. J'ai obtenu pour plusieurs vaisseaux des mâts de hune et autres mâtures que nous ne pouvons faire venir ici. Probablement que ces vaisseaux seront obligés de s'en passer. Il est aussi très-difficile de tirer les vivres que doivent nous donner les vaisseaux mouillés au Ferrol. Il n'est pas de termes pour exprimer les sollicitudes que j'éprouve ! ! !

7 août 1805. (Rade de la Corogne.) Particulière.

Je réponds à votre lettre particulière du 17 janvier..... J'arrive dans ce port. L'ordre positif de ne pas entrer au Ferrol achève de mettre des entraves au ravitaillement de l'escadre et à sa jonction. Je suis obligé de mouiller à la Corogne, où l'on ne trouve rien, pas même la possibilité de débarquer des malades, et mes communications avec le Ferrol sont longues et difficiles. Le général Gourdon qui pouvait si puissamment m'aider est malade, mourant. On n'éprouva jamais plus de contrariétés ! Je suis dans un état qui ne peut se décrire. Environné d'ennemis depuis que la fortune ne me sourit plus, j'en trouverai bien plus encore parmi ceux même qui n'auront pas partagé ou du moins qui n'auront pas été témoins de ma situation, et je m'attends à tout.

..... Je me suis fait illusion jusqu'à ce que j'aie vu les vaisseaux espagnols qui se sont joints à moi. Alors, ma foi, il a fallu désespérer de tout. L'amiral Gravina, qui a reçu tant d'éloges pour son appareillage de Cadix, aurait mérité le blâme le plus sévère pour avoir pris la mer avec des vaisseaux ainsi équipés et si mauvais par eux-mêmes. Je rends d'ailleurs toute justice à son dévouement. Lui seul apprécie ma position et se montre vraiment mon ami.

Je veux finir cette jérémiade. Je vous écris ceci dans

l'amertume de mon âme, et je ne finirais pas si je laissais cours à mon épanchement. Mais pourquoi ne m'avez-vous pas plus écouté avant mon départ de Toulon? Nonobstant, veuillez bien recevoir l'assurance de tous les sentiments, de retour à ceux que vous avez bien voulu m'exprimer et que je vous ai voués depuis longtemps.

10 août 1805. (Devant le Ferrol.)

L'escadre du Ferrol fait sa jonction et je pars. Je me dirigerai, suivant les circonstances, sur Brest ou sur Cadix. Les ennemis nous observent ici de trop près pour pouvoir espérer de leur déguiser ma marche. Je ne puis vous écrire plus au long.....

11 août 1805. (Dans la baie d'Arès.)

Au moment de mon départ, on me rend compte que les vaisseaux *l'Algésiras* et *l'Achille* ont, le premier 114, et le second 75 malades, malgré ceux qu'ils ont laissés à Vigo et à la Corogne, ce qui réduit considérablement les équipages de ces vaisseaux et qui fait craindre, si la maladie y continue ses ravages, qu'ils ne se trouvent bientôt transformés en hôpitaux, et par conséquent inutiles à l'armée. Pour parer autant que possible à cet inconvénient, j'ai résolu de fortifier les équipages de ces deux vaisseaux de celui de la frégate *la Sirène* qui prendra alors les malades de *l'Achille* et de *l'Algésiras* pour les porter, aussitôt après mon départ, dans les hôpitaux de la Corogne ou du Ferrol. Cette frégate pourra être bientôt réarmée par les hommes qui sortiront des hôpitaux de Vigo, de la Corogne ou du Ferrol.

P. S. — Connaissez, Monseigneur, toutes mes sollicitudes..... Je suis consterné de la soirée d'hier. J'ai été obligé de mouiller en dehors du Ferrol. Tous les vais-

seaux espagnols et français se sont abordés en mouillant...... Trois vaisseaux espagnols ne sont pas sortis du Ferrol, mais ils vont sortir à l'instant, me dit-on. Enfin, tout est si matériellement changé; nos forces qui devaient être de 34 vaisseaux seront tout au plus de 28 à 29. Celles des ennemis, plus réunies qu'elles n'ont jamais été, ne me laissent guère d'autre parti que de gagner Cadix......

Je n'ai aucune nouvelle de la division de Rochefort, ni du *Régulus*, ni de *la Didon* que j'ai envoyée à leur recherche. Toutes nos démarches sont observées par l'ennemi, dont nous voyons tous les jours les bâtiments d'observation, quoique de loin.

13 août 1805. (Dans la baie d'Arès.)

La journée d'hier a été calme ou petit vent à l'ouest. Les vaisseaux du Ferrol n'ont pas pu sortir et l'escadre n'aurait pas pu mettre en mer. Le vent vient de passer à l'est et tout me fait présumer que, dans la journée, nous serons tous sous voiles.....

22 août 1805. (Rade de Cadix). Particulière.

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence qu'étant parti de devant le Ferrol le 13 août, j'ai été observé le même jour et le lendemain par des frégates et deux vaisseaux de ligne ennemis, que j'ai fait chasser par les meilleurs voiliers de l'armée, sans qu'ils aient pu en approcher; qu'ayant trouvé à la mer des vents de nord-est établis, et ayant poussé ma bordée dans l'ouest-nord-ouest toute la journée du 14 et du 15, sans apparence de changement, que ne pouvant avoir aucune confiance dans l'état d'armement de mes vaisseaux, dans leur marche et dans l'ensemble de leur manœuvre, que la réunion des forces de l'ennemi, la connaissance qu'il avait de toutes mes dé-

marches depuis mon arrivée sur la côte d'Espagne, ne me laissaient aucune espérance de pouvoir remplir le grand objet auquel l'armée navale était destinée, qu'en luttant plus longtemps contre les vents contraires j'allais éprouver des dommages irréparables et des séparations inévitables, le vaisseau espagnol, *le San-Francisco-d'Asis* ayant déjà cassé son grand mât de hune, convaincu que l'état des choses était essentiellement changé depuis l'émission des ordres de Sa Majesté Impériale et Royale qui, en dirigeant la meilleure partie de ses forces navales sur les colonies, avait eu pour objet de diviser celles de l'ennemi en attirant son attention sur ses possessions éloignées, pour pouvoir le surprendre et le frapper au cœur par leur retour subit en Europe et leur réunion combinée; que ce plan n'ayant pas réussi et se trouvant même décelé par le temps qui s'était écoulé et par les calculs auxquels la marche des escadres a donné lieu, l'ennemi s'était évidemment mis en mesure de le faire échouer et que la réunion de leurs forces en ce moment était plus considérable que dans aucune des circonstances précédentes, et telle qu'elle pouvait s'opposer avec supériorité aux forces réunies de Brest et du Ferrol; ne prévoyant donc aucune chance de succès dans cet état de choses, et conformément à la dépêche de Votre Excellence du 16 juillet, je me suis déterminé le troisième jour de mon départ, le 15 août, à l'entrée de la nuit, à faire la route de Cadix, étant alors à 80 lieues dans l'ouest-nord-ouest du cap Finistère. Les deux jours suivants, les vents ont soufflé du nord-est gros frais, qui m'ont porté rapidement sur le cap Saint-Vincent. Je ne doute pas que si j'eusse essuyé ce coup de vent au plus près, j'eusse perdu beaucoup de mâts et de voiles, le vaisseau espagnol *le San-Ildefonso* ayant cassé son grand mât de hune quoique vent arrière. Je n'ai pu avoir aucune connaissance ni recevoir aucuns renseignements sur la division de Roche-

fort. La frégate *la Didon*, que j'avais expédiée de la Corogne le 6 août, ne m'a pas rejoint, quoique ce fût la meilleure voilière de l'escadre. J'ai des craintes les plus fondées qu'elle soit tombée entre les mains de l'ennemi, le capitaine de *l'Hortense*, dans une chasse prolongée, ayant eu connaissance d'un vaisseau et d'une frégate ennemis remorquant une frégate démâtée, qu'un neutre lui a dit être une frégate française.

Sur le soir, sur le cap Sainte-Marie, l'escadre légère a chassé plusieurs bâtiments de guerre ennemis qui tiraient des coups de canon en fuyant. Une frégate à l'entrée de la nuit m'ayant signalé une escadre sur mes derrières, dans la nuit je n'ai pu faire beaucoup de voiles pour laisser rallier des vaisseaux qui étaient arriérés, en sorte qu'au jour, je me faisais encore à 11 lieues de Cadix, et que trois vaisseaux anglais qui étaient devant ce port, nous ayant reconnus de loin, ont eu le temps de prendre chasse et de donner dans le détroit. Le contre-amiral Magon qui, avec l'escadre légère, les a approchés de plus près, m'a rapporté d'ailleurs que ces vaisseaux avaient un grand avantage de marche sur lui. Ces vaisseaux se sont retirés dans Gibraltar et l'armée combinée a mouillé dans ce port............

... Monseigneur, quelle que soit l'impression que Votre Excellence doive éprouver des circonstances qui ne m'ont pas paru admettre l'exécution du vaste dessein de Sa Majesté Impériale, je vous prie de croire que rien n'égale le désespoir que j'en éprouve et l'horreur de la situation où je me trouve; mais si ce grand armement qui m'était confié devait être inévitablement le jouet des vents, dans des mers absolument inconnues aux cinq sixièmes des marins qui montent ces vaisseaux; si l'état de l'armement de ces vaisseaux, leur défaut d'ensemble et d'intelligence ne comportaient pas d'éprouver les moindres contrariétés, sans en éprouver des dommages irréparables, des

dispersions et la ruine du projet, en se rendant la fable de l'Europe ; si cet armement avait cessé d'être redoutable à l'ennemi qui avait eu le temps et les moyens de se reconnaître, en sorte qu'un combat sur quelque point que ce fût du parage que j'avais à parcourir ne pouvait nous promettre ni succès, ni gloire, ni chances favorables à l'armée navale de Brest de terminer ce que nous aurions entrepris inconsidérément ; enfin, si le brave et respectable amiral allié, auquel seul j'ai pu communiquer les vœux de S. M. I., en était lui-même atterré, et ne me suivait qu'avec le dévouement du désespoir, j'ai dû, après avoir mis toute la persévérance possible à former les réunions désirées dans les plans de S. M. I., m'arrêter là où il ne pouvait résulter que désastres, confusion et une vaine démonstration qui eût consommé pour jamais le discrédit des deux marines alliées.

22 août 1805. (Rade de Cadix.) Particulière.

Vous jugerez facilement, Monseigneur, de l'anxiété avec laquelle j'attends les réponses à mes dépêches depuis mon arrivée dans les mers d'Europe. Je ne me dissimule pas que, quelque détermination que l'Empereur prenne, rien ne peut me relever de l'abîme de malheur dans lequel je suis tombé, mais j'y étais tout préparé à mon départ de Toulon, et je n'ai jamais rien pu entrevoir de bon dans la campagne que j'allais entreprendre. Je pardonnerais à toute la terre de me jeter la pierre, mais les marins de Paris et des départements qui s'en mêleront seront bien aveugles, bien méprisables et surtout bien sots. Je vous écris ceci sous forme particulière. Ça n'en sera pas moins officiel, si vous le jugez à propos, et je vous prie d'en faire tel usage que vous jugerez convenable.......

27 août 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai eu l'honneur d'informer Votre Excellence de mon arrivée dans cette rade. Depuis lors une maladie aiguë, dont je ne suis pas même bien relevé, m'a empêché de vous donner plus amplement de nos nouvelles.

Nous travaillons ici avec activité à prendre le complément de trois mois de vivres pour toute l'escadre, pour être à même de suivre, dans le plus court délai possible, les ordres de Sa Majesté Impériale et ceux qui pourraient me parvenir dans cet intervalle..... L'amiral Gravina envoie aujourd'hui des courriers sur la côte pour avoir toutes les informations nécessaires pour tâcher d'effectuer la réunion des vaisseaux de Carthagène. J'ai dix vaisseaux en appareillage à l'entrée du port pour protéger et assurer leur réunion aussitôt qu'ils auront pu appareiller. Enfin, dès que tout sera prêt, si je puis faciliter la réunion en suivant la destination principale, je le ferai. Au contraire, je ferai directement route pour la suivre, s'il y avait trop d'inconvénients à chercher à opérer cette réunion et à s'engager dans le détroit.

Votre Excellence aura été informée du sort du vaisseau espagnol le *Glorioso*, qui, étant sorti de Cadix pour éloigner une frégate anglaise, n'a pu rentrer dans le port à cause des vents d'est et a été obligé d'aller relâcher à Ténériffe. Voilà ce qu'étaient les vaisseaux espagnols sortis de Cadix avec moi et ce que sont encore plusieurs d'entre eux.....

2 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence un cahier d'états de situation des équipages de l'escadre que j'ai fait relever avec la plus grande exactitude. Vous verrez, par la récapitulation qui la termine, qu'il me manque au

complet 2 060 hommes, que nous avons 1 731 hommes dans les hôpitaux et 311 déserteurs depuis le départ de Toulon.

2 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

Je m'attendais à recevoir à chaque instant un courrier de Votre Excellence, dans la supposition qu'elle ne pouvait que trop pressentir la relâche de l'armée à Cadix.

Le manque de fonds, la pénurie du port, les grands besoins des vaisseaux, ceux des équipages augmentent en raison du temps qui s'écoule et de la saison qui approche.....

..... Les nouvelles de la mer, que, de concert avec l'amiral Gravina, nous avons fait recueillir, nous annoncent que la division de Bickerton a passé de la Méditerranée dans l'Océan, et que, réunis avec Collingwood, ils doivent former une escadre de onze vaisseaux. L'ambassadeur d'Espagne à Lisbonne a donné avis à l'amiral Gravina, que l'escadre de Calder, forte de 23 vaisseaux, avait été vue faisant route au sud. Je ne crois pas néanmoins à une réunion de forces si considérable dans ces parages, ou du moins qu'elles puissent y rester longtemps.

L'escadre espagnole s'améliore sensiblement par le changement des mauvais vaisseaux contre de meilleurs. Elle ne sera néanmoins que de 15 vaisseaux, faute de matelots..... Toute l'armée combinée a vu avec plaisir l'amiral Gravina porter son pavillon sur un beau vaisseau à trois ponts *le Prince des Asturies*.....

J'ai été informé de la relâche de l'escadre du commandant Allemand à Vigo et de son départ, après avoir pris ses dépêches. Je me plais à croire que toutes les forces de l'ennemi s'étant portées à ma recherche dans le nord-ouest, et ayant ensuite tourné au sud sur les renseignements qu'elles n'auront pas manqué de recevoir, par les

bâtiments neutres, de notre marche, le commandant Allemand aura eu la facilité d'aller faire son atterrage sur Penmarck et entrer à Brest par le Raz, ainsi que je lui écrivais que je comptais faire, si j'étais servi par les vents d'ouest et de sud-ouest. Je tiens toujours ici le plus grand nombre de vaisseaux possible en appareillage, pour, au premier signal, secourir l'escadre de Rochefort, si elle en avait besoin. Les vigies ne nous ont signalé ces jours derniers que deux frégates; mais, depuis deux jours, il y a cinq vaisseaux qui paraissent être en observation à cinq ou six lieues du port, et surtout devant le détroit.

6 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

Depuis mes dernières dépêches, nous avons vu paraître devant cette baie 24 ou 25 vaisseaux de ligne, dont sept à trois ponts. Nous ignorons encore quel est l'amiral qui commande cette flotte. Elle croise à 6 ou 7 lieues dans l'ouest-sud-ouest. Une division de cinq vaisseaux est en observation et s'approche à trois lieues de l'entrée de la baie. Il a paru cinq à six frégates attachées à cette armée.....

..... Entre les vaisseaux de l'escadre qui ont le plus grand besoin de réparations et qui peuvent être considérés comme hors d'état de faire une campagne d'hiver, il y a *le Swiftsure* qui fait constamment six pouces d'eau à l'heure, *l'Intrépide* dont la membrure est très-mauvaise, et *le Mont-Blanc* que l'on suppose aussi bien mauvais dans ses fonds.

J'attends avec la plus grande anxiété les ordres de l'Empereur, et je compte les heures et les minutes qu'ils tardent d'arriver. Je vous prie d'assurer Sa Majesté qu'ayant été constamment animé du désir le plus ardent de faire tout ce que l'intérêt calculé de son service pouvait comporter, les témoignages que vous aurez à me trans-

mettre seront pour moi, ou une consolation nécessaire de n'avoir pas pu rendre de plus grands services, ou le comble du malheur, si ma conduite n'était pas jugée aussi favorablement que j'ose espérer qu'elle peut l'être.

16 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

..... Votre Excellence aura été informée par mes dernières dépêches que j'ai été suivi de bien près dans ces parages par des forces ennemies. Je joins ici un état des forces anglaises qui sont en vue et qui m'a été procuré d'une maison de commerce. Je n'en garantis pas l'authenticité, mais je le crois très-vraisemblable. Le nombre des vaisseaux en vue est journellement de 25 à 26. Notre escadre en rade est composée de nos 18 vaisseaux français qui ont terminé les réparations dont ils avaient rigoureusement besoin, mais dont la plupart attendent encore leurs vivres... L'escadre espagnole en rade est de douze vaisseaux. Trois sont encore au Pontal, où ils font des réparations, achèvent leur armement ou attendent des équipages. Ce sera avec beaucoup de peine que cette escadre pourra être portée à 15 vaisseaux, mais, au moins, il paraît que ce sera tous de bons vaisseaux. Il ne reste plus de ceux de la Martinique que l'*Argonauta*, qui est excellent. Je ne pense pas que l'ennemi puisse occuper longtemps ce parage avec des forces aussi considérables qu'on nous les représente. Je profiterai de la première circonstance favorable pour faire une sortie avec toutes les forces combinées pour faire réunir l'escadre de Carthagène et remplir les intentions de Sa Majesté en établissant notre supériorité sur les côtes de l'Andalousie et dans le détroit. J'ai fait connaître ces intentions de l'Empereur à S. E. l'amiral Gravina, qui, je n'en doute pas, y concourra de tous ses moyens.

16 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai reçu hier les dépêches que Votre Excellence m'a adressées de Boulogne le 1er de ce mois. Rien ne saurait me consoler jamais du malheur d'avoir encouru les reproches que Sa Majesté l'Empereur vous a chargé de m'adresser, si ce n'est l'intime confiance de ne les avoir pas tous mérités au degré que Votre Excellence a cru devoir me les exprimer. Tout en me soumettant avec résignation à ce qu'il plaira à Sa Majesté d'ordonner, je ne puis que m'en remettre à son extrême clémence sur les fautes que je puis avoir commises, par l'aveu que je suis prêt à en faire, comme je prie Votre Excellence de me permettre de tâcher de me justifier de celles qu'avec toute la sévérité possible envers moi-même je ne saurais me reprocher.

Il était de la nature de la position si peu attendue dans laquelle je me trouvais de faire des fautes, et sans doute c'en fut une que mon départ précipité des colonies, et d'avoir pu être trompé sur la force de l'escadre ennemie arrivée dans ces parages. Des rapports unanimes me la représentaient infiniment supérieure à ce qu'elle était en effet. J'avais été conduit par la chasse du convoi beaucoup sous le vent de la Martinique; j'avais reconnu que, la marche de l'escadre étant infiniment lente, j'aurais beaucoup de peine à remonter dans le vent; qu'une rencontre avec l'ennemi, quelle qu'en fût l'issue, me ferait perdre le fruit de ma sortie de la Méditerranée, de la jonction de Cadix, et rendrait notre position extrêmement fâcheuse dans les colonies. Ayant trouvé dans l'amiral Gravina une répugnance marquée à retourner à la Martinique, où ses équipages se fondaient rapidement par les maladies, m'étant souvent bien trouvé de suivre mes premières inspirations, je pris le parti de profiter de ma position

hors des débouquements pour faire route pour l'Europe.....

Le reproche le plus sensible que renferme la lettre de Votre Excellence est celui de n'avoir pas fait tout ce qu'il eût été possible de faire dans la rencontre du 22 juillet. Sans doute que si j'eusse pu voir et être vu, nous eussions arrivé sur l'ennemi et l'affaire eût été décisive. C'était bien le plan que je m'étais formé en marchant sur lui; mais dès que la brume nous eut enveloppés, si un ou plusieurs vaisseaux eussent quitté la ligne, il n'est pas douteux que nous nous fussions tiré les uns sur les autres. L'éclaircie n'a pas été un moment assez générale pour qu'un signal pût être aperçu de toute la ligne.....

..... Je ne conçois que trop l'impression désagréable qu'a dû éprouver Sa Majesté des expressions qui dépeignaient mon opinion sur la situation de ses vaisseaux; mais veuillez bien, Monseigneur, apprécier ma position. Quand je vois que tout est mal, que rien dans tout ce qui est mis à ma disposition et sous ma responsabilité ne ressemble à l'opinion que je me forme de ce qu'il eût fallu pour remplir les vœux de Sa Majesté....., n'ai-je pu me livrer avec franchise et sans les ménagements que d'autres auraient peut-être su trouver à toutes les expressions de mon désespoir....?

J'ai fait trêve, Monseigneur, aux chagrins que j'éprouve de n'avoir pu répondre à l'opinion que l'Empereur s'était formée des services que devaient lui rendre les forces qui m'étaient confiées pour vous répondre cette longue lettre. Puissiez-vous y trouver des motifs à faire valoir auprès de Sa Majesté, pour effacer les impressions défavorables qu'elle peut avoir conçues et pour me rappeler à ses sentiments de bienveillance qui furent toujours mon soutien dans la carrière pénible que je suis depuis si longtemps.

24 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

La dépêche de Votre Excellence datée de Boulogne le 1er septembre m'annonçait l'arrivée, sous cinq jours, d'un courrier pour me faire connaître les moyens que vous aurez pris pour assurer l'approvisionnement de six mois de vivres à l'escadre, ainsi que les rémplacements des munitions de toute espèce qui lui sont nécessaires pour faire campagne. J'attends avec la plus vive impatience l'arrivée de ce courrier auquel tient non-seulement le ravitaillement de l'escadre, mais même ses moyens de subsistance journaliers qui vont être interrompus par l'absence de toute espèce de crédit.....

....Les quinze vaisseaux qui doivent composer l'escadre espagnole sont en rade, à l'exception de la *Santa-Ana* de 120 qui est néanmoins sortie de la Caraque. Le *Rayo* de 90 est en rade, mais il n'est pas encore prêt. Ce qui manque essentiellement à cette escadre, ce sont des matelots et de l'argent pour les habiller. Il est bien pénible de voir des vaisseaux aussi beaux et aussi forts être armés par des pâtres et des mendiants, et n'avoir qu'un aussi petit nombre de matelots.....

.... La vigie de la ville ne nous signale le plus communément que 25 à 26 vaisseaux qui se tiennent à l'ouvert du détroit. Deux vaisseaux venant de la Méditerranée ont mouillé deux jours à Gibraltar et se sont réunis à l'escadre. Votre Excellence sentira qu'il ne faut pas moins que la réunion de toutes nos forces pour attaquer celles de l'ennemi. L'escadre a ordre d'être prête à mettre à la voile au premier signal, et, tels que nous sommes, dès que la *Santa-Ana* et le *Rayo* pourront nous suivre, et que j'aurai un vent favorable pour mettre les deux escadres à la mer, nous mettrons à la voile pour remplir les ordres de l'Empereur. M. Salcedo est averti d'être tou-

jours prêt à partir au premier signal qui lui serait fait par une frégate ou tout autre bâtiment.

28 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence l'état de situation des équipages et des vaisseaux au 23 septembre. Votre Excellence remarquera que le déficit des équipages est de 2 207 hommes. Nous avons 649 hommes aux hôpitaux de Cadix, dont peut-être un tiers sera susceptible d'embarquer au moment de mettre sous voiles. Les troupes expéditionnaires pourront combler ce déficit, mais elles ne sauraient suppléer au petit nombre de matelots qui nous restent.....

28 septembre 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai reçu hier par votre courrier vos dépêches du 16 septembre et les instructions signées de l'Empereur qui y étaient jointes......

Les troupes embarqueront lundi et je ferai le signal d'appareiller aussitôt que le vent permettra de sortir de la baie. S'il ne manque à la marine impériale que du caractère et de l'audace, je crois pouvoir assurer Votre Excellence que la mission actuelle sera couronnée d'un brillant succès.

Je ne sais si Votre Excellence connaît les localités de cette rade et combien il est difficile de mettre en mouvement une armée navale aussi nombreuse, qui ne peut sortir à la fois que par les seuls vents du nord-est ou sud-est. Je prie Votre Excellence de se rappeler que l'amiral Bruix a mis trois jours pour en sortir, ce qui serait impraticable avec une armée ennemie en vue aussi considérable que celle qui nous observe. Il me faut absolument un vent d'est bien fait pour sortir de la baie, et

je ne pourrai donner dans le détroit que lorsqu'ils auront changé et tourné à l'ouest.

28 septembre 1805. A minuit.

On vient de me rendre compte que l'escadre ennemie venait d'être ralliée par trois vaisseaux dont un à trois ponts venant de l'ouest. Voilà 31 vaisseaux bien connus dans ce parage.

1er octobre 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le général Lauriston est parti hier, ainsi que le général Reille.... Les troupes expéditionnaires ont embarqué le même jour. Elles sont commandées par l'adjudant-commandant Contamine, désigné par le général Lauriston, ainsi que vous l'avez ordonné.. ..

2 octobre 1805. (Rade de Cadix.)

Les troupes sont embarquées ; tout le monde est à bord, et je n'attends qu'une circonstance favorable pour faire appareiller l'armée combinée. Tous les vaisseaux ont trois mois de vivres, excepté en biscuit.....

L'amiral Gravina a reçu deux courriers extraordinaires de l'ambassadeur d'Espagne à Lisbonne, qui lui annonce l'arrivée dans ces mers de l'amiral Nelson avec quatre vaisseaux de ligne, et des grands projets d'attaque, de bombardement et d'incendie sur les escadres combinées et sur Cadix. Nous avons lieu de croire que la réunion faite le 28 septembre est celle annoncée par l'ambassadeur d'Espagne. Depuis lors, le gros de l'escadre ennemie se tient hors de vue de nos vigies ; leur escadre d'observation de cinq vaisseaux seulement se tient en vue de cette rade, mais elle laisse apercevoir de temps à autre ses intermédiaires. Nous prenons de concert avec

l'amiral Gravina toutes les mesures nécessaires pour prévenir tous les accidents d'une attaque sur la rade, soit avec des brûlots, soit avec des bombardes. Les vents sont très-variables depuis deux jours. Ils règnent plus particulièrement du sud et S.-S.-O.

Il eût peut-être été nécessaire pour la plus grande sûreté de nos vaisseaux de les placer plus en dedans de la baie; mais j'ai rejeté cette proposition qui eût rendu notre appareillage encore plus difficile au moment où la circonstance sera devenue favorable. Bien pénétré, Monseigneur, de tous les inconvénients qui peuvent résulter d'un long séjour dans cette baie, des dépenses énormes auxquelles il donnerait lieu, de la perte d'hommes qu'il serait impossible de remplacer et qui serait inévitable, je désire bien ardemment le moment où je pourrai entreprendre la nouvelle mission qui m'est confiée, un vent favorable pour faire sortir toute l'armée et quelque apparence de pouvoir échapper aux forces infiniment supérieures de l'ennemi, ou du moins de n'avoir à combattre que contre des forces, sinon inférieures, au moins égales aux nôtres.

8 octobre 1805. (Rade de Cadix.)

Dans l'impatience de remplir les ordres de l'Empereur, ne consultant ni la force de l'ennemi, ni la situation de la plupart des vaisseaux de l'armée combinée, je voulus profiter hier d'une brise de vent d'est qui pouvait faire sortir toute l'armée, et je fis le signal de se préparer à faire voiles; mais le vent ayant soufflé grand frais de cette partie et devant être diamétralement contraire à la route que je devais faire, je ne pus exécuter mon dessein.

Je n'ai pu cependant fermer l'oreille aux observations qui me venaient de toutes parts sur l'infériorité de nos forces comparées à celles de l'ennemi qui se trouvent actuellement de 31 à 33 vaisseaux de ligne dont 8 à trois

ponts et un grand nombre de frégates. On a taxé un départ dans une pareille circonstance comme un acte de désespoir qui ne convenait pas à la puissance des cours alliées. Nonobstant, je mettrai à la voile à la première circonstance favorable.

15 octobre 1805. (Rade de Cadix.)

J'avais l'espérance que le changement de saison me procurerait une circonstance favorable pour prendre la mer, mais nous sommes encore ici comme en plein été. Nous n'avons pas encore eu un temps à faire dégréer les perroquets. L'escadre ennemie se tient toujours au large. 5 frégates, 1 brick et 1 goëlette croisent à quelque distance du port suivant le vent. J'ai arrêté un projet de faire sortir 3 vaisseaux commandés par le général Magon, pendant la nuit, afin de tourner, s'il est possible, quelqu'une de ces frégates et de nous en emparer. Suivant l'état du vent, il pourrait pousser une bordée au large et reconnaître les forces ennemies. Dès que la nuit ne sera plus éclairée par la lune, je le mettrai à exécution.

Un moyen de sortir d'ici que je conçois, serait de profiter d'un fort vent d'est et de courir à 200 lieues au large pour donner le change à l'ennemi ; mais il a un si grand nombre de bâtiments d'observation et la marche de l'armée est si lente, qu'il est presque impossible que ce moyen pût réussir.....

Des lettres particulières de Bayonne nous annoncent l'arrivée du vice-amiral Rosily, chargé d'une mission pour Cadix. Rien ne pouvait m'être plus agréable que cette nouvelle. Je suis au désespoir d'être toujours seul à correspondre avec Votre Excellence sur des objets aussi délicats. L'expérience et les lumières du vice-amiral Rosily viendront bien à propos à mon aide et, lorsqu'il aura vu, je ne craindrai nullement son jugement et sur le présent et sur le passé.....

18 octobre 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai donné ordre au contre-amiral Magon d'appareiller cette nuit avec 4 vaisseaux français et 3 espagnols et la frégate *l'Hermione* pour tâcher de s'emparer de 4 frégates ennemies qui observent la baie et se tiennent communément assez près de terre la nuit. Le second objet de cette sortie serait de reconnaître la position de l'ennemi et sa force et de faire appareiller l'armée, si la position et le nombre des vaisseaux ennemis permettent de le faire avec quelque espoir de succès.....

18 octobre 1805. (Rade de Cadix.)

J'ai été averti ce soir, après que ma lettre du courrier a été envoyée à la poste, que les signaux de la côte annonçaient que le convoi anglais avait appareillé de Gibraltar escorté par 4 vaisseaux, qu'un autre vaisseau était dans Gibraltar, démâté de son grand mât, et qu'un autre faisait route dans le détroit pour aller mouiller dans ce port. Cette force de 6 vaisseaux diminuée de l'armée anglaise me paraît offrir une occasion favorable pour appareiller. J'ai aussitôt fait les signaux de se préparer à appareiller, de désaffourcher et d'embarquer les chaloupes. Dans ce moment toute l'armée travaille à désaffourcher; il fait calme plat. Si j'ai un vent à la terre dans la nuit ou dans la matinée, je serai sous voiles.

Je laisse le brick *l'Observateur* qui marche mal et je fais verser ses matelots sur *l'Indomptable* et ses canonniers sur *l'Algésiras*.....

19 octobre 1805.

Je n'ai pu réussir qu'à mettre dehors 8 vaisseaux dont 1 espagnol. Le petit vent et le courant ont contrarié l'appareillage. Les frégates anglaises ont couru sur divers

points de l'horizon, particulièrement à l'ouest, faisant des signaux et tirant du canon.

5 novembre 1805. A bord de la frégate anglaise *l'Euryalus*.

Dans la situation où j'ai le malheur de me trouver, Votre Excellence ne peut attendre de moi qu'un rapport fidèle des événements qui ont suivi mon départ de Cadix, exempt de toute observation sur les motifs qui ont dirigé mes mouvements. J'ai eu l'honneur de vous écrire jusqu'au dernier moment de ma sortie de la baie de Cadix et c'est de ce moment même que je dois reprendre ma narration.

Le 20 octobre, à midi, toute l'armée combinée était sous voiles, dirigeant sa route à l'ouest-nord-ouest, le vent frais de la partie du sud-sud-ouest. J'ai fait le signal de prendre les ris que comportait l'apparence du temps et de la mer. Vers les quatre heures du soir, le temps s'étant éclairci et le vent ayant passé au sud-ouest et à l'ouest-sud-ouest, j'ai pris les amures à tribord, manœuvré pour rallier quelques vaisseaux qui étaient tombés très sous le vent et signalé l'ordre de marche sur trois colonnes, l'escadre d'observation prenant la droite de l'armée combinée. Je n'avais connaissance que de deux frégates ennemies dans le sud que j'ai donné ordre aux frégates de l'armée de chasser. La nuit est venue sans que j'aie eu connaissance de l'escadre ennemie et j'ai continué la même route, en proportionnant ma voilure sur celle des plus mauvais voiliers de l'armée combinée. A 7 heures et demie du soir, j'ai vu des signaux en avant que je ne pouvais pas distinguer et à 8 heures et demie *l'Argus* est venu me dire de la part de l'amiral Gravina que le vaisseau *l'Achille* avait eu connaissance, à l'entrée de la nuit, de 18 vaisseaux ennemis dans le sud-sud-ouest. Comme la route que faisait l'armée devait nous en

rapprocher beaucoup, j'ai signalé *la ligne de bataille tribord, sans égard au poste assigné à chaque vaisseau en se formant sur ceux le plus sous le vent.* J'ai couru ainsi toute la nuit sans changer de direction, le vent à l'ouest, le cap au sud-sud-ouest. Nous avons eu connaissance des feux et des signaux de l'ennemi dans le vent à nous. Dès que le jour s'est fait, nous avons aperçu l'ennemi à l'ouest au nombre de 33 voiles, à la distance d'environ deux lieues et demie. Le cap Trafalgar a été aussi aperçu à l'est-sud-est, à quatre lieues. J'ai fait signal aux frégates d'aller reconnaître l'ennemi et à l'armée de former *la ligne de bataille, tribord amures, ordre naturel.* L'amiral Gravina a en même temps fait à l'escadre d'observation celui de se placer à la tête de l'armée combinée. Le vent très-faible à l'ouest; la mer très-houleuse.

L'escadre ennemie, qui a été bientôt reconnue composée de 27 vaisseaux de ligne, me paraissait se diriger en masse sur mon arrière-garde, avec le double motif de la combattre avec avantage et de couper à l'armée combinée sa retraite sur Cadix. J'ai fait le signal de *virer vent arrière tous à la fois et de former la ligne de bataille bâbord amures dans l'ordre renversé.* Mon seul objet était de garantir l'arrière-garde des efforts de la totalité des forces de l'ennemi. Dans le nouvel ordre signalé, la troisième escadre, sous les ordres du contre-amiral Dumanoir, formait l'avant-garde, ayant pour chef de file le vaisseau espagnol le *Neptuno*, commandé par don Gaëtano Valdès, officier estimé. J'étais au centre, avec la première escadre, sur *le Bucentaure*; le lieutenant général don Alava suivait avec la deuxième escadre, et l'escadre d'observation, sous les ordres de l'amiral Gravina, formait l'arrière-garde de l'armée, ayant sous lui le contre-amiral Magon, sur le vaisseau *l'Algésiras*.

L'ennemi continuait à faire porter sur nous toutes voiles dehors et, à neuf heures, je commençais à distinguer qu'il

se développait sur deux colonnes, dont l'une se dirigeait sur mon vaisseau amiral et l'autre sur l'arrière de l'armée. Le vent était très-faible, la mer houleuse, et notre formation s'effectuait avec beaucoup de peine; mais dans le genre d'attaque que je prévoyais que l'ennemi allait nous faire, cette irrégularité même dans notre ligne ne me paraissait pas un inconvénient, si chaque vaisseau eût continué à serrer le vent sur son matelot et l'eût conservé à petite distance. J'ai fait néanmoins au vaisseau de tête le signal de serrer le vent et de forcer de voiles, pour éviter que l'engorgement ne fût trop grand, et à 11 heures, signal à l'arrière-garde *de tenir le vent, pour la mettre à même de couvrir le centre de l'armée qui paraissait être le point sur lequel l'ennemi semblait vouloir porter ses plus grands efforts.* Cependant l'ennemi approchait sensiblement, quoique le vent fût extrêmement faible. Il avait à la tête de ses colonnes ses plus forts vaisseaux; celle du nord avait en tête quatre vaisseaux à trois ponts. A midi, j'ai fait le signal de commencer le combat, dès qu'on serait à portée, et, à midi un quart, les premiers coups de canon ont été tirés des vaisseaux *le Fougueux* et la *Santa-Ana,* sur le vaisseau LE ROYAL-SOVEREIGN, chef de file de la colonne ennemie de droite, portant le pavillon du vice-amiral Collingwood. Le feu a été interrompu un instant; il a repris un instant après avec plus de vivacité par tous les vaisseaux qui ont été à portée de le faire, ce qui n'a pas empêché ce vaisseau ennemi de couper la ligne en arrière de la *Santa-Ana.* La colonne de gauche conduite par LE VICTORY, portant le pavillon de l'amiral Nelson, faisait la même manœuvre et paraissait vouloir couper en arrière de la *Santisima-Trinidad* et sur l'avant du *Bucentaure;* mais, soit qu'il ait trouvé la ligne trop serrée sur ce point, ou qu'il ait changé d'avis pour tout autre motif, il était à demi-portée de pistolet et nous étions prêts à l'aborder, les grappins prêts à être jetés, quand il a lancé tout sur

tribord et il est venu pour passer à poupe du *Bucentaure*. *Le Redoutable* occupait derrière moi la place du *Neptune* (ce vaisseau était tombé sous le vent); il a honorablement rempli le devoir d'un vaisseau matelot d'arrière d'un pavillon amiral. Il a abordé LE VICTORY, mais cela n'a pas empêché que, par la faiblesse du vent qui rendait tous les mouvements lents et difficiles, ce vaisseau, qui était entraversé sous la poupe du *Bucentaure*, ne lui ait envoyé plusieurs bordées à triple charge qui ont été extrêmement meurtrières et destructives. C'est dans ce moment que j'ai fait le signal *aux vaisseaux qui, par leur position actuelle, ne combattaient pas, d'en prendre une quelconque qui les ramène promptement au feu*. Il m'était impossible de distinguer l'état des choses au centre et à l'arrière-garde, par la grande fumée qui nous enveloppait. Au vaisseau LE VICTORY avaient succédé deux autres vaisseaux à trois ponts et plusieurs vaisseaux de 74, qui défilaient lentement sur l'arrière du *Bucentaure*. Je venais de faire signal *à l'avant-garde de virer de bord*, quand le grand mât et celui d'artimon sont tombés. Les vaisseaux qui m'avaient ainsi passé à poupe me prolongeaient sous le vent, sans qu'ils eussent beaucoup à souffrir du feu de nos batteries, une grande partie de nos canons étant déjà démontés et d'autres engagés par la chute des mâts. Dans un moment d'éclaircie, je m'aperçus que tout le centre et l'arrière-garde de l'armée avaient plié, et que je me trouvais le vaisseau le plus au vent. Le mât de misaine qui nous restait pouvait faciliter notre retraite sous le vent où se trouvaient plusieurs de nos vaisseaux qui ne paraissaient pas endommagés, mais il finit par tomber. J'avais fait conserver un canot à la mer, prévoyant le cas d'un démâtement et dans l'intention de me transporter sur un autre vaisseau. Dès que le grand mât eut tombé, j'ordonnai de le faire préparer; mais, soit qu'il ait été coulé par les boulets ou écrasé par la chute des mâts, il

ne fut pas retrouvé. Je fis héler à la *Santisima-Trinidad* qui était en avant à nous, si elle pouvait envoyer un canot et nous donner une remorque. Je n'en eus pas de réponse. Ce vaisseau était lui-même fortement engagé avec un vaisseau à trois ponts qui le canonnait en hanche. Enfin, étant environné de vaisseaux ennemis qui s'étaient accumulés sur les hanches, sur l'arrière et par le travers sous le vent, étant dans l'impossibilité de leur faire aucun mal, les gaillards et la batterie de 24 étant abandonnés, jonchés de morts et de blessés, toute la première batterie démontée ou embarrassée par les gréements et les mâts qui étaient tombés, le vaisseau isolé au milieu des vaisseaux ennemis, sans mouvement et dans l'impossibilité de lui en donner, il fallut céder à ma destinée et arrêter une effusion de sang déjà immense et désormais inutile.

Toute la partie de l'armée en arrière du *Bucentaure*, comme je l'ai dit, avait plié. Plusieurs vaisseaux étaient démâtés ; quelques-uns combattaient encore en faisant leur retraite sur un gros de vaisseaux qui me restaient à l'est. Les vaisseaux de l'escadre du contre-amiral Dumanoir qui avaient couru en avant paraissaient manœuvrer ; plusieurs des vaisseaux qui la composaient arrivaient pour se rallier aux vaisseaux le plus sous le vent, tandis que cinq autres viraient de bord et prenaient les amures à tribord. Ces vaisseaux ont passé au vent des deux armées en échangeant des coups de canon, le plus souvent à grande distance. Le dernier de ces cinq vaisseaux, qui était, je crois le *Neptuno*, espagnol, un peu plus sous le vent que les autres, a été obligé de se rendre.

Dans le genre d'attaque que l'ennemi a fait sur nous, il en devait résulter un pêle-mêle et une réunion de combats partiels qui ont été soutenus avec la plus noble audace. L'ennemi doit ses avantages à la force de ses vaisseaux (dont 7 à trois ponts, et dont le moindre ne porte pas moins de 114 bouches à feu) ; à la force de

son artillerie toute de gros calibre, au moyen de ses caronades; à l'ensemble, à la célérité de ses manœuvres; à l'expérience de trois ans de mer sans interruption, expérience qui manquait entièrement à une grande partie de l'armée combinée. Le courage et le dévouement à la patrie et à l'Empereur des états-majors et équipages des vaisseaux de Sa Majesté ne pouvait être surpassé; il s'est manifesté au signal de mettre sous voiles, à celui de se préparer au combat, par les applaudissements et les cris de *Vive l'Empereur* ! dont ces signaux ont été accueillis. Je n'ai pas vu un homme ébranlé à la vue de la formidable colonne de l'ennemi précédée de quatre vaisseaux à trois ponts qui se dirigeait sur le vaisseau *le Bucentaure*. Je ne doute pas, Monseigneur, que vous n'ayez déjà recueilli les traits les plus honorables de la valeur qui a été déployée dans cette journée malheureuse, par les rapports qui ont dû déjà vous être adressés par les différents chefs qui se sont trouvés à portée de le faire. Tant de courage et de dévouement méritait une meilleure destinée, mais le moment n'était pas encore arrivé où la France aura à célébrer ses succès maritimes, ensemble avec ses victoires sur le continent. Quant à moi, Monseigneur, profondément pénétré de toute l'étendue de mon malheur et de toute la responsabilité que comporte un aussi grand désastre, je ne désire rien tant que d'être bientôt à même d'aller mettre aux pieds de Sa majesté, ou la justification de ma conduite, ou la victime qui doit être immolée, non à l'honneur du pavillon qui, j'ose le dire, est demeuré intact, mais aux mânes de ceux qui auraient péri, par mon imprudence, mon inconsidération ou l'oubli de quelqu'un de mes devoirs.

P. S. — J'ai été enlevé de mon vaisseau, dès qu'il a été rendu, et conduit sur un vaisseau ennemi avec le capitaine Magendie, l'adjudant-commandant Contamine, un

lieutenant de vaisseau, M. Baudran, et un aspirant attaché à mon état-major général. Le capitaine Magendie, le chef d'état-major Prigny, MM. Dandignon, lieutenant de vaisseau, Gaudran, *id.*, ont été blessés; presque tous ceux qui étaient sur le pont ont été tués ou blessés. Il m'est impossible de donner d'autres renseignements sur le nombre des morts et blessés du *Bucentaure* et des autres vaisseaux de l'armée, mais il a dû être très-considérable. Votre Excellence aura reçu tous les renseignements nécessaires par les officiers arrivés à Cadix. Aucun des vaisseaux français pris par l'ennemi (*le Swiftsure* excepté) n'ont pu être relevés de la côte, dans le coup de vent qui a suivi l'action; tous étaient entièrement dématés et extrêmement maltraités dans toutes leurs autres parties. *Le Swiftsure* et trois autres vaisseaux espagnols ont été conduits à Gibraltar; un seul, le *San-Juan Nepomuceno*, qui n'était pas démâté, pourra être remis en état de servir.

L'ennemi a fait des pertes très-sensibles, entre autres celle de l'amiral lord Nelson et de plusieurs officiers marquants. La plus grande partie de cette flotte est obligée de rentrer dans les ports de l'Angleterre pour s'y réparer.

Reading, le 6 janvier 1806.

Depuis la date de ma lettre du 3, le gouvernement anglais a fait parvenir un passe-port pour Londres au capitaine Magendie. Il laisse même apercevoir l'apparence qu'il pourra obtenir la permission de passer en France et que, dans ce cas, il serait chargé des dépêches que j'ai eu l'honneur de vous adresser ce même jour. J'en serais d'autant plus charmé que j'aurais la certitude qu'elles vous parviendraient plus promptement et plus sûrement, et que, pour le surplus, je m'en rapporterais à tous les détails que le capitaine Magendie pourrait vous

donner. Votre Excellence connaît son intelligence et sa capacité. Il est plus à même que personne de satisfaire aux demandes qu'elle pourrait lui faire.

Le capitaine Magendie ayant tout perdu dans le naufrage de son vaisseau, et son voyage à Londres et en France l'obligeant à quelque dépense, je prie Votre Excellence de vouloir bien l'en faire indemniser.

La dernière lettre de l'amiral Villeneuve que renferment les archives de la marine est celle écrite de Reading le 6 janvier 1806.

Rentré en France dans les premiers jours du mois d'avril, l'amiral Villeneuve, ainsi que nous l'avons déjà dit, s'y donna la mort. Les contes ridicules qui devaient circuler sur la fin tragique de ce brave et malheureux officier général avaient été prévus par le ministre de la police. Le 21 mai 1806, Fouché, qui occupait alors ce poste important, écrivait au ministre de la marine :

« M. le préfet d'Ille-et-Vilaine m'a adressé 79 pièces trouvées dans l'appartement de feu M. le *contre-amiral* Villeneuve. D'après l'examen sommaire que j'en ai fait, j'ai reconnu que ces papiers étaient absolument étrangers à la police ; peut-être quelques pièces pourront-elles être utiles à votre ministère, mais la plus grande partie paraît devoir être remise à madame Villeneuve. Je crois devoir envoyer à Votre Excellence toutes ces pièces, afin qu'elle puisse conserver celles qui intéressent la marine et faire parvenir les autres à madame Villeneuve. Votre Excellence remarquera que, parmi celles qui doivent avoir cette dernière destination, il se trouve sous le n° 1 une lettre écrite par M. le *contre-amiral* Villeneuve avant sa mort : elle fait connaître les motifs qui l'ont déterminé. Je pense

qu'il serait bon d'obtenir de madame de Villeneuve, soit cette pièce, soit une copie authentique, *afin de pouvoir, s'il y avait lieu, être à même de détruire les bruits qu'on pourrait essayer de répandre sur le genre de mort de cet ancien général.* »

Le ministre de la marine répondit le 22 mai 1806 :

« J'ai reçu, Monsieur, les papiers que vous m'avez adressés au nombre de 79 pièces trouvées dans l'appartement de feu le vice-amiral Villeneuve. Je les ai jointes à 18 autres pièces que le général de la Borde m'avait fait adresser, et, une seule exceptée, je viens d'adresser le tout aux héritiers de cet officier général.

« Cette pièce qui a été exceptée, j'ai l'honneur de vous l'adresser pour remplir le vœu exprimé par votre lettre d'hier. MM. de Villeneuve, frères de l'amiral, connaissent l'existence de cette dernière lettre qu'il écrivait à sa femme. Ils m'ont prié par une lettre du 7 mai de la supprimer; mais comme Votre Excellence paraît désirer qu'elle ne soit pas ignorée, j'en ai adressé copie au frère aîné de l'amiral, M. Jules de Villeneuve, en le prévenant que je gardais l'original que, toutefois, je vous remets pour servir à ce que de besoin. »

La lettre que le ministre de la marine, d'accord avec la famille de l'amiral Villeneuve, avait jugé à propos de tenir secrète, fut publiée pour la première fois en 1828, dans le 36e volume des *Annales maritimes*. Quelques années plus tard, *la Biographie universelle* la reproduisit en y ajoutant les détails suivants qui paraissent avoir été puisés à des sources authentiques.

Extrait de la Notice historique sur le vice-amiral Villeneuve, publiée dans la BIOGRAPHIE UNIVERSELLE, *tome XLIX, par M. G. Hennequin.*

Ce ne fut qu'au mois d'avril 1806 que Villeneuve quitta l'Angleterre. Il débarqua à Morlaix et prit sur-le-champ la route de Paris. Arrivé à Rennes le 17, il écrivit à l'amiral Decrès pour l'informer de son arrivée en France, le prévenant qu'il attendait sa réponse, avant de continuer sa route. Le 22 avril, on le trouva dans la chambre de l'hôtel où il était descendu, frappé de six coups de couteau portés du côté du cœur. Il était tombé sur le dos et avait encore l'instrument enfoncé de toute la longueur de la lame dans la profondeur de la plaie qu'il s'était faite et qui perçait le cœur. Le couteau dont il s'était servi pour se suicider était celui dont il faisait habituellement usage pour prendre ses repas. On trouva sur sa table la lettre suivante, dont l'original fut remis à M. Gibert chargé des pouvoirs de la famille Villeneuve, après qu'on eut pris soin de la transcrire sur les registres de la police générale :

A madame Villeneuve, née Dantoine, à Valensoles (Basses-Alpes.)

Rennes, 21 avril 1806.

Ma tendre amie, comment recevras-tu ce coup, hélas! Je pleure plus sur toi que sur moi. C'en est fait, je suis arrivé au terme où la vie est un opprobre et la mort un devoir. Seul ici, frappé d'anathème par l'Empereur, repoussé par son ministre qui fut mon ami, chargé d'une responsabilité immense dans un désastre qui m'est attri-

bué et auquel la fatalité m'a entraîné, je dois mourir ! Je sais que tu ne peux goûter aucune apologie de mon action. Je t'en demande pardon, mille fois pardon, mais elle est nécessaire et j'y suis entraîné par le plus violent désespoir. Vis tranquille, emprunte les consolations des doux sentiments de religion qui t'animent ; mon espérance est que tu y trouveras un repos qui m'est refusé. Adieu, adieu, sèche les larmes de ma famille et de tous ceux auxquels je puis être cher. Je voulais finir, je ne puis. Quel bonheur que je n'aie aucun enfant pour recueillir mon horrible héritage et qui soit chargé du poids de mon nom ! Ah ! je n'étais pas né pour un pareil sort, je ne l'ai pas cherché, j'y ai été entraîné malgré moi. Adieu, adieu. »

Qui n'eût été touché de pareils accents ? qui eût pu refuser sa sympathie au sort de ce général trahi bien moins par la fortune que par la composition même de l'armée qu'on lui avait donnée à commander. Bien que l'opinion publique n'eût point encore abjuré ses injustes rigueurs, le ministre et l'Empereur se montrèrent plus généreux à la fois et plus équitables. Deux ans à peine après la mort de l'amiral Villeneuve, au mois d'avril 1808, le ministre de la marine adressa le rapport suivant à l'Empereur :

Sire,

« La veuve du vice-amiral Villeneuve réclame une pension des bontés de Votre Majesté. Cet officier général, dont la dernière campagne et la fin malheureuse laissent de pénibles souvenirs, n'en était pas moins un brave militaire, un digne serviteur de Votre Majesté. Ses nombreux services, plusieurs commandements de haute importance, un dévouement sans bornes à Votre Majesté, *le sentiment de l'honneur qu'il portait jusqu'à l'exaltation,*

tels sont les titres qu'il laisse à sa veuve. Je crois entrer dans les vues de justice et de bienfaisance de Votre Majesté en sollicitant pour elle une grâce particulière. J'ai donc l'honneur de lui proposer d'accorder à madame Villeneuve une pension égale à celle qu'a obtenue madame Bruix (6 000 francs). »

La proposition du ministre ne fut point complétement agréée. L'Empereur refusa probablement de reconnaître entre les services de l'amiral Villeneuve et ceux de l'amiral Bruix la parité que l'amiral Decrès avait semblé vouloir établir. Par décret impérial du 7 mai 1808, une pension annuelle de 4 000 francs fut accordée à madame Villeneuve *en considération des services de son mari*.

Rapport du major général de l'armée expéditionnaire, THÉODORE CONTAMINE, *embarqué sur* LE BUCENTAURE *pendant le combat de Trafalgar et commandant en chef par intérim.*

Cadix, 20 novembre 1805.

Nous eûmes, pendant nuit du 20 au 21 octobre, connaissance des feux de l'ennemi. Nous lui comptions 18 à 20 vaisseaux. Le 21, à la pointe du jour, nous aperçûmes 30 voiles au vent à nous, parmi lesquelles on distinguait 27 vaisseaux dont 7 à trois ponts. L'armée combinée naviguait sans ordre; on forma aussitôt la ligne de bataille, les amures à tribord. Le temps était calme, la mer houleuse du sud-ouest, les vaisseaux évoluaient difficilement.

L'armée anglaise arrivait sur nous, toutes voiles dehors et formée sur deux colonnes. La première, celle de gauche, ayant en tête 4 trois-ponts, était composée de 14 vaisseaux de ligne et semblait vouloir se diriger sur notre arrière-garde; la deuxième, celle de droite, ayant en tête 3 trois-ponts, était composée de 13 vaisseaux. Elle se dirigeait sur notre centre. L'amiral Villeneuve, jugeant que l'ennemi voulait porter ses efforts sur notre arrière-garde, fit former l'ordre de bataille renversé et virer lof pour lof, afin de donner à nos vaisseaux plus de facilité de prendre poste dans la ligne. Mais plusieurs vaisseaux, tels que les trois-ponts espagnols, évoluant mal de petit temps, tombèrent sous le vent; la ligne ne put jamais être régulièrement formée et le *Neptuno* qui, dans l'ordre renversé, se trouvait le vaisseau de tête, ne

put non plus tenir le vent. On lui en avait fait plusieurs fois le signal. Cependant l'ennemi, toujours sous toutes voiles et vent arrière, profitait du peu d'air qu'il y avait et de la houle pour arriver sur nous. Les deux colonnes parurent manœuvrer dans l'intention de couper notre ligne de l'arrière de la *Santa-Ana* et de l'arrière de la *Santisima-Trinidad*.

L'amiral Nelson avait été sollicité par des officiers de son armée de former plus régulièrement ses deux colonnes qui arrivaient en désordre sur notre ligne; mais, en homme de génie, il sentit trop combien il était essentiel de profiter promptement d'une circonstance favorable qui se présentait. L'armée combinée se trouvant à environ trois lieues du cap Trafalgar, qu'elle relevait à l'E.-S.-E., était prise par le calme. Elle formait une ligne étendue et elle ne pouvait, sans un peu de vent, changer cette position fâcheuse. Si, comme l'armée anglaise, elle eût voulu faire vent arrière pour profiter du peu d'air qu'il faisait, elle aurait été obligée de donner dans le détroit, et eût fourni ainsi à l'armée anglaise l'occasion de rallier sept vaisseaux de ligne, dont un à trois ponts, qui étaient à Gibraltar. D'un autre côté, en tenant le plus près du vent, il n'était pas possible, avec le peu qu'il en faisait, que nos vaisseaux pussent gouverner. Au contraire, l'armée ennemie, vent arrière et toutes voiles dehors, pouvait profiter du peu d'air qu'il faisait et de la houle pour arriver sur nous, prendre les positions qu'elle voulait, diriger ses principaux efforts sur l'un ou l'autre point de notre ligne, désemparer d'abord quelques-uns de nos vaisseaux, les accabler en détail et les réduire ainsi les uns après les autres. Tant d'avantages, qu'une petite brise aurait subitement fait évanouir, ne pouvaient manquer d'être saisis par Nelson. Pouvait-il différer un moment d'en profiter, uniquement pour se rapprocher d'un ordre plus régulier? Les suites ne justifièrent

malheureusement que trop la résolution qu'il avait prise d'attaquer sans délai.

A midi, la tête de la colonne de droite de l'ennemi se trouvant à portée de canon de la *Santa-Ana,* le combat s'engagea aussitôt. Nous avions lieu d'espérer que les vaisseaux de tête de cette colonne seraient écrasés par le feu d'une partie de notre ligne, avant qu'ils pussent parvenir à la couper, mais on ne réussit pas à les dégréer assez pour les empêcher de couper notre ligne. La houle prenait nos bâtiments par le travers, les faisait beaucoup rouler et rendait nos coups incertains; tellement que, malgré le calme constant qui nous empêchait de manœuvrer, en moins d'une demi-heure, le vaisseau de tête de la colonne ennemie, monté par l'amiral Collingwood, avait rangé à poupe le vaisseau la *Santa-Ana,* s'était placé sous le vent à lui et lui présentait le travers, suivi des autres vaisseaux de cette colonne. Les Anglais réunirent alors tous leurs feux contre deux ou trois de nos vaisseaux, en les prenant par la poupe, par l'avant ou dans les hanches, de manière que nos vaisseaux, presque entièrement immobiles sur l'eau et battus par des forces très-supérieures, ne pouvaient faire usage que d'une très-petite partie de leur artillerie, et quelquefois seulement des canons de retraite.

Ce que fit la colonne de droite fut exécuté vingt minutes plus tard par celle de gauche. Cette colonne se dirigeait sur *le Bucentaure,* vaisseau-amiral. LE VICTORY, que montait l'amiral Nelson, était vaisseau de tête. Quatre des nôtres, *le Héros,* la *Santisima-Trinidad, le Bucentaure* et *le Redoutable,* lui présentaient le travers et réunissaient par son avant un feu très-vif sur lui. Ils étaient tous quatre si serrés dans la ligne, qu'il ne paraissait pas possible qu'elle pût être coupée en cet endroit. LE VICTORY voulut d'abord passer de l'arrière de la *Santisima-Trinidad,* matelot d'avant du *Bucentaure.*

Nous crûmes pouvoir l'aborder; mais au moment où l'on faisait les dispositions pour l'abordage, LE VICTORY laissa tout à coup arriver sur tribord pour nous passer de l'arrière. Dans cette position, il reçut à portée de fusil plusieurs bordées qui, ainsi qu'une fusillade bien nourrie, lui firent beaucoup de mal; mais le dommage qu'il éprouva ne fut, ainsi qu'il en avait été à la colonne de droite, pas assez grand pour l'empêcher de couper la ligne. La houle qui faisait rouler nos vaisseaux diminuait la justesse du tir, et une épaisse fumée que le calme empêchait de se dissiper souvent ne nous permettait pas de voir aucun objet autour de nous. LE VICTORY prit ensuite *le Bucentaure* par la hanche de bâbord. Il nous fut impossible d'arriver pour lui présenter le travers, parce que la *Santisima-Trinidad*, qui gouvernait moins de petit temps que tout autre, était tombée sous le vent à nous toucher, et nous reçûmes à notre tour plusieurs bordées dans cette position sans pouvoir riposter.

LE VICTORY, qui avait toujours conservé son air, profitant d'une ouverture que la houle et le calme avaient occasionnée momentanément entre *le Bucentaure* et *le Redoutable*, nous rangea bientôt à poupe, de si près que ses vergues croisaient sur notre dunette. Il était suivi du TÉMÉRAIRE et du NEPTUNE. Ces trois vaisseaux à trois ponts prirent poste, deux dans nos hanches et l'autre à poupe. Ils nous accablèrent pendant près de deux heures, quelquefois à demi-portée de pistolet. Le combat s'était engagé sur ce point à environ midi 1/4. A 3 heures, *le Bucentaure* avait essuyé successivement le feu de 11 vaisseaux anglais, dont plusieurs l'avaient enfilé de l'arrière à l'avant. Il était démâté ras comme un ponton; sa mâture et ses voiles tombées à tribord engageaient tellement ses batteries, qu'il était impossible de faire feu du seul côté d'où l'on eût pu tirer sur l'ennemi. Sans espoir de pouvoir manœuvrer pour prendre une

autre position, n'ayant plus personne dans la batterie de 24, n'étant plus que neuf sur les gaillards et la dunette; ayant environ 400 hommes tués ou hors de combat, sans probabilité d'être secouru, entouré de vaisseaux ennemis, l'amiral ordonna d'amener. *Le Bucentaure* amena à 3 heures 1/2; plusieurs autres vaisseaux ne tardèrent pas à en être réduits à la même extrémité, et l'action fut bientôt générale; mais les forces ennemies, presque intactes par suite des positions qu'elles avaient pu prendre, firent sur tous les points des efforts supérieurs.

Aussitôt que l'amiral Villeneuve eut discerné que l'ennemi avait l'intention de couper la ligne, il avait fait signal aux vaisseaux qui ne combattaient pas de prendre position, et ensuite ordre aux vaisseaux de tête de virer de bord. L'escadre d'observation, commandée par l'amiral Gravina, avait paru alors manœuvrer pour venir doubler sous le vent les vaisseaux ennemis, lorsqu'ils auraient eu coupé la ligne; mais le calme avait rendu impossible d'achever ce mouvement, et plusieurs vaisseaux de cette escadre tombèrent sous le vent. Les vaisseaux de tête n'avaient également pu virer que très-lentement. Ils avaient fait beaucoup d'efforts inutiles pour venir secourir les vaisseaux qui étaient engagés par des forces supérieures; mais ils ne purent arriver que lorsque la plupart de nos bâtiments avaient déjà amené. Ainsi il fut absolument impossible d'empêcher l'armée anglaise, d'ailleurs supérieure en force, de réunir une partie de ses forces contre chacun de nos vaisseaux et de les réduire ainsi successivement les uns après les autres. A des forces très-supérieures l'armée ennemie joignait encore l'avantage du vent, du choix du moment et des points d'attaque. L'énorme hauteur de ses vaisseaux leur donnait un grand commandement sur les nôtres, et rendait très-meurtrier l'effet de la fusillade et de leurs caronades de 32, quelquefois de 64, dont leurs dunettes

sont garnies. Mais malgré tous ces avantages qu'avait l'armée anglaise sur la nôtre, si cependant, au commencement de l'action, il fût survenu une brise qui eût permis aux neuf vaisseaux de tête de virer de bonne heure et de venir en ligne à leur tour couper la colonne ennemie et se placer au vent des deux armées, la victoire fût demeurée longtemps indécise. Mais de ces 9 vaisseaux, 4 seulement, *le Formidable, le Mont-Blanc, le Scipion* et *le Duguay-Trouin*, commandés par le contre-amiral Dumanoir, purent, malheureusement trop tard, exécuter le signal qui leur avait été fait. Les autres tombèrent sous le vent. Le contre-amiral Dumanoir sut cependant tirer avantageusement parti de ces quatre vaisseaux pour arrêter les suites de la journée. Serrés en ligne, beaupré sur poupe, ces quatre vaisseaux passèrent au vent de l'armée anglaise. Ils engagèrent plusieurs vaisseaux auxquels ils firent beaucoup de mal. Après les avoir ainsi occupés pendant longtemps, le contre-amiral Dumanoir se tint en panne au vent de tous pour chercher l'occasion de changer, s'il eût encore été possible, la chance du combat, ou de rendre au moins l'ennemi plus circonspect. Malheureusement il n'y avait pas de remède, et le général Dumanoir dut enfin prendre le sage parti de profiter de la nuit pour s'élever au vent, et conserver ainsi à la France 4 vaisseaux qu'un faux zèle n'aurait pu que faire succomber sous des forces trop supérieures.....

..... Je ne suis point marin. On doit donc me soupçonner moins que tout autre de partialité; mais j'ai été souvent à la mer; je vois et je puis juger ce qu'on peut y faire, et je crois pouvoir dire que le combat du cap Trafalgar doit être regardé comme celui qui (abstraction faite des malheurs purement accidentels qui en sont résultés) fait le plus d'honneur à la marine française et espagnole, et montre ce que la première fera un jour.

Extrait du Rapport du capitaine de vaisseau JUGAN, *officier de la Légion d'honneur, commandant la frégate* LA THÉMIS, *sur les événements qui ont eu lieu et dont il a eu connaissance, depuis le 26 vendémiaire au 2 brumaire an XIV* (18-24 *octobre* 1805).

SIGNAUX GÉNÉRAUX ET PARTICULIERS A LA THÉMIS.

Du 26 au 27 vendémiaire (18-19 octobre).

A six heures du matin.

L'amiral à l'armée : *appareiller sans autre signal.* (Article 148 des signaux généraux à l'ancre.)

Du 27 vendémiaire au 28 (19-20 octobre).

A cinq heures du soir.

L'amiral aux vaisseaux avancés: *mouillez en dehors, etc.* (Art. 301 des signaux généraux à l'ancre.) J'ai répété ce signal.

A sept heures du matin.

Le Héros au contre-amiral Magon : 18 *voiles au sud.*

A neuf heures un quart.

Le contre-amiral Magon au vaisseau *le Héros : ordre de conduire à l'amiral le bâtiment arrêté.*

A neuf heures et demie.

Le contre-amiral Magon aux chasseurs : *ralliement général et absolu.*

A onze heures et demie.

L'amiral à l'armée : *ordre d'avoir tous les ris pris.*

Du 28 au 29 (20-21 octobre 1805).

A une heure.

L'amiral à l'armée: *se former sur trois colonnes.* (Art. 1er des signaux à la voile.)

A deux heures et demie.

L'amiral à l'armée: *ordre de n'avoir qu'un ris pris.*

A trois heures un quart.

L'amiral aux frégates: *chassez à gauche.*

A trois heures et demie.

L'amiral à l'armée: *virer lof pour lof tous à la fois.*

A six heures du soir.

L'Achille à l'amiral: 18 *voiles au S.* 1/4 *S. O.*

A six heures du soir.

L'amiral aux chasseurs: *rallier avant la nuit.*

A neuf heures.

L'amiral à l'armée: *former l'ordre de bataille, etc.* (Art. 40, c. II des signaux de nuit à la voile.)

A six heures vingt minutes du matin.

L'amiral à l'armée : *ordre de bataille naturel, les amures à tribord.* (Art. 24 des signaux généraux à la voile.)

A six heures trois quarts.

L'amiral aux frégates: *ordre aux frégates d'aller reconnaître l'ennemi.*

A sept heures un quart.

L'amiral à l'armée: *ordre à chaque vaisseau de se tenir à une encâblure de distance de son matelot d'avant.*

A huit heures.

L'amiral à l'armée: *ordre de virer lof pour lof tous à la fois.* (Art. 2. des signaux généraux à la voile.)

A huit heures un quart.

L'amiral à l'armée: *exécuter le signal précédent.*

A huit heures vingt minutes.

L'amiral aux vaisseaux de tête: *ordre d'augmenter de voiles.* (Art. 266 des signaux généraux à la voile.)

A dix heures.

L'amiral aux vaisseaux de tête: *tenir le vent.* (Art. 262 des signaux à la voile.)

A dix heures et demie.

La Thémis à l'amiral Gravina: *la ligne de l'armée combinée s'allonge trop au corps de bataille.*

A dix heures quarante minutes.

La Thémis à l'amiral Gravina: *l'arrière-garde s'allonge trop.*

A dix heures quarante cinq minutes.

L'amiral Gravina à l'arrière-garde: *se tenir à une encâblure de distance de son matelot d'avant.*

A onze heures.

L'amiral à l'armée: *tenir le vent.*

Du 29 au 30 vendémiaire (21-22 octobre).

A midi.

L'amiral à l'armée: *faire commencer le combat, etc.* (Art. 242 des signaux généraux à la voile.)

A midi.

L'amiral Gravina à l'arrière-garde: *serrer le vent.*

A deux heures du soir.

L'amiral à l'armée: *faire virer lof pour lof, etc.* (Art. 147 des signaux généraux à la voile.)

A quatre heures un quart.

Le Neptune à l'armée : *ralliement général et absolu.*

A quatre heures et demie.

Le Neptune à l'armée : *ordre d'imiter la manœuvre de l'amiral.* (Art. 77 des signaux généraux à la voile.)

A cinq heures.

L'amiral Gravina à *la Thémis : passer à poupe.*

A cinq heures trois quarts.

L'amiral Gravina à l'armée : *ralliement général et absolu.*

A onze heures un quart du matin.

Le Rhin à *l'Hortense : demander à aller au mouillage.*

A onze heures et demie.

L'Hortense à l'armée : *prévenir l'armée qu'elle va au mouillage, etc.* (Art. 114 des signaux généraux à la voile.)

Du 1er au 2 brumaire (23-24 octobre).

A deux heures du soir.

La Cornélie au *Pluton : les ennemis fuient en désordre.* (Art. 198 des signaux généraux à la voile.)

A quatre heures et demie.

Le Pluton à l'armée : *prévenir l'armée qu'elle va au mouillage, etc.* (Art. 114 des signaux généraux à la voile.)

A cinq heures un quart.

Le Pluton à l'armée : *le général laisse chaque capitaine libre de sa manœuvre, pour la sûreté de son bâtiment.* (Art. 101 des signaux généraux à la voile.)

LISTE DES OFFICIERS ET ASPIRANTS

AYANT ASSISTÉ AU COMBAT DE TRAFALGAR.

Travail dû aux recherches de M. Cuny, sous-chef aux archives de la marine.)

État-Major général de l'Escadre Française.

VILLENEUVE (Silvestre), vice-amiral, commandant en chef.
PRIGNY (Mathieu-Paul-Louis-Anne), capitaine de frégate, adjudant commandant.
TEXTORIS (Jean-Boniface). officier de santé en chef.
CRUVELLIER (Jean-Pierre), sous-commissaire d'escadre.
RENAUD (Jean-Joseph), enseigne, adjoint à l'état-major général.
AUDIBERT LAVILASSE, secrétaire de l'amiral.
DANIEL (Louis-Mathieu-Hyacinthe), secrétaire du commissaire d'escadre.
LABOISSIÈRE (Alexandre-Charles-Henri), secrétaire de l'état-major général.
BAUDRAN (Pierre-François), lieutenant de vaisseau, adjudant de la 1re escadre.
SAVOURNIN (Jean-Baptiste), secrétaire de la majorité de la 1re escadre.
HOUSSART (Julien), aspirant de 1re classe attaché à l'état-major général.
BAZOCHE (Charles-Louis-Joseph), id. Blessé.
VILLENEUVE (Jean-Baptiste), aspirant de 2e classe attaché à l'état-major général.

État-Major du BUCENTAURE.

MAGENDIE (Jean-Jacques), capitaine de vaisseau, commandant. Blessé.

DANDIGNON (Joseph-Gabriel), lieutenant de vaisseau. Blessé.
FOURNIER (Fulchran), id.
CUVIGNY (François-Louis), id.
GAUDRAN (Blaise), id. Blessé.
AIGUIER (Félix-Charles), id. Noyé sur *l'Indomptable.*
MAQUET (Vincent), enseigne de vaisseau.
DRIVON (Aimé-Denis-Théodore), id.
DUPONT (Jean-Baptiste-François), id. Noyé sur *l'Indomptable.*
GARIBOU (Joseph-Paul-Étienne), id.
AVA (Pierre), capitaine d'artillerie de marine.
LAURE (Jean-Baptiste), lieutenant d'artillerie de marine.
BROUX (François-Auguste-Joseph), agent comptable.
JAMES (Jean-Baptiste), lieutenant au 2e de ligne.
GUILLET (Pierre-Philibert), capitaine au 2e de ligne.
GUILLAUME (Louis), capitaine au 79e régiment. Blessé.
OUDET (Joseph), aspirant de 1re classe.
HARMAND (Charles), id. Blessé.
PIAGE (Henry), aspirant de 2e classe.
DESCHAMPS (Xavier-Marie-Antoine), id.
BRIET (Marie-Hubert-Joachim), id.
BROSSARD (Louis-Philippe-Constantin), id.
DONNADIEU (Antoine), id.
LEMERCIER (Jean-Baptiste), id.
HEUZARD DE LA COUTURE, id.
CAT (Emmanuel), id. Noyé sur *l'Indomptable.*
REYNAUD (Marius), id.
PARSEVAL (Ferdinand), aspirant provisoire.
ROLLIN (Nicolas), capitaine de grenadiers. Noyé sur *l'Indomptable.*
GIPPON (Joseph), sous-lieutenant de grenadiers. Noyé sur *l'Indomptable.*

État-Major du NEPTUNE.

MAISTRAL (Esprit-Tranquille), capitaine de vaisseau.
SIMIOT (Étienne-Stanislas), capitaine de frégate.
JOYE (Estienne), lieutenant de vaisseau. Blessé.
PANISSON (Jean-Baptiste), id.
BOUYER (Jean-Baptiste), id.
LANNELONGUE (Jean-Louis), enseigne de vaisseau.
JANCE (Victor-Adrien), id.
BOUCHET (Alexandre-Marie), id.
FOUQUE (Boniface), id. Blessé.

BLANCARD (Jean-Baptiste-Joseph), capitaine au 2e d'artillerie de marine.
LANUSSOL (Guillaume), lieutenant, id. tué.
CLÉMENT (Alexis), officier de santé de 1re classe.
AUBIN (François), agent comptable.
LEVAILLANT (Pierre-Nicolas), capitaine au 2e de ligne.
MALDINÉ (Antoine), sous-lieutenant, id.
ARNAUD (Jean-Baptiste), aspirant de 1re classe.
AUBERTIN (Christophe), aspirant de 2e classe.
JACQUES (Louis-François), id,
COIC (Michel-Marie), id.
MATAREL (Louis-Auguste), id.
ROUX (Michel), id.
DUMOUTIER (Charles-François), id.
QUIQUISSOLE (André-Lazare-Auguste), id.
GANTÈS (Louis-André), id.
PERRONET (Michel), lieutenant au 16e régiment. Tué.

État-Major du REDOUTABLE.

LUCAS (Jean-Jacques-Étienne), capitaine de vaisseau commandant. Blessé.
DUPOTET (Henri-Joseph), lieutenant en pied. Blessé,
BRIAMANT (Élie-François), lieutenant de vaisseau, provisoire. Tué.
POULOIN (François-Louis), id. Tué.
MAYOL (Jean-François), enseigne de vaisseau, faisant fonctions de lieutenant de vaisseau. Blessé.
SERGENT (Pierre), id. Blessé.
DUCREST (Alexandre), id.
LAITY (Jean-François), enseigne de vaisseau. Blessé.
TRESSE (Claude-Joseph), lieutenant d'artillerie de marine. Tué.
PÉAN (Jean-Louis), agent comptable.
BOHAN (Allain), officier de santé en chef.
GUILLAUME (Louis), capitaine du 79e régiment, Blessé très-grièvement.
CHAUVIN (Pierre), lieutenant du 79e régiment.
MEDEAU (Jean), sous-lieutenant du 79e régiment. Tué.
AMOCHE (Louis), capitaine au 6e dépôt colonial. Blessé.
NEURY (Charles), lieutenant du 6e dépôt colonial. Tué.
BLONDEL (Quentin-Henri-Auguste), capitaine d'artillerie de marine.

CHAFANGE (Charles), capitaine du 16e régiment. Tué.
SAVIGNAC, sous-lieutenant du 16e régiment. Tué.
HOSTEAU (Louis-Charles), aspirant de 1re classe faisant fonctions d'enseigne de vaisseau. Blessé.
LAFERRIÈRE (Philippe-Gautier), id. Tué.
LEPELTIER (François), id. Tué.
YON (Jacques), id. Tué.
DAUBRÉ (Joseph), aspirant de 2e classe. Tué.
PERRIN (François), id. Tué.
LECOENTRE (Joachim), id. Tué.
MAUBRAS (Séraphin), id.
LAFORTELLE (Henri), id. Blessé.
LEMESLE, id.
FÉREC (Théodore), id. Blessé.

État-Major de l'INDOMPTABLE.

(Pertes subies au combat de Trafalgar non mentionnées.)

HUBERT (Jean-Joseph), capitaine de vaisseau.
ESMANGARD (Charles-Hyacinthe), capitaine de frégate.
VIENET (Jean-Baptiste), lieutenant de vaisseau.
ROGERIE (Michel), id.
ALLIEZ (Antoine), id.
CANDON (Jean-Baptiste), enseigne de vaisseau.
SAINT-JAMES (Beaudort-Alphonse), id.
ROUX LA MAZELIÈRE (Caliste), enseigne auxiliaire.
BERROYER (Pierre), enseigne de vaisseau.
ROSSEL (Louis-Eugène), enseigne provisoire.
MARTINY (Louis-Joseph), officier de santé de 1re classe.
BANON (Joseph-Pierre), aspirant de 2e classe.
PONTEVÈS BARREL (Antoine), id.
GAYET (Noël-Jean-Baptiste), id.
GRISARD (Marie-Louis-Casimir), id.
BESSON (Honoré-Marius), id.
LAFERRIÈRE (Louis-Jean), id.
ROSSEL (Frédéric), id.
DEVÈSE (Louis-Philibert), id.
CARRIER (Joseph), capitaine au 2e de ligne.
LAST, lieutenant de chasseurs.
FAVREAUX (Jean-Joseph-Constant), capitaine au 2e régiment d'artillerie de marine.
LASSUS (Jean-Baptiste), lieutenant id.
FABRE (Joseph), agent comptable.

État-Major du HÉROS.

POULAIN (Jean-Baptiste-Rémy), capitaine de frégate commandant. Tué.
CONOR (Jean-Louis), lieutenant de vaisseau.
FAUCON (Jérôme), id.
DUPATURAL (Claude), id.
LEMARANT (René-Constantin), id.
SIMIAN (Barnabé), lieutenant de vaisseau provisoire.
PIGACHE (Agathon), enseigne de vaisseau.
LECONTE (Jean-Baptiste), id.
DEPRÉPETIT (Hyacinthe), id.
DUHAMEL (Adolphe), id.
DESCHER (Jean-Nicolas), capitaine d'artillerie.
GAILLARD (Jean-Marie-Julien-Joseph), agent comptable.
LERREBOURG (Guillaume), officier de santé.
ROUSSU (Joseph), sous-lieutenant au 79e de ligne.
CARRIÈRE (Jean-Louis), officier au 16e de ligne. Blessé.
GRAVOUILLE (François), aspirant de 1re classe.
LEBAIL (aîné), aspirant de 2e classe.
DUBOIS (Étienne), id.
SIREY (Jean-Baptiste), id.
LEFARD (Guillaume), id.
LAFOREST (Charles), id.
FABRE (Bertrand), id.
TROUSSON (Marc), id.
CONOR (François), id.
GENAY (Ange), id.

État-Major général de la deuxième Escadre.

(Pertes subies au combat de Trafalgar non mentionnées.)

DUMANOIR LE PELLEY (Pierre-René-Marie-Étienne), contre-amiral.
GARD (Jean-Philippe-Marie), lieutenant de vaisseau.
OLLIVIER (Théodore), enseigne de vaisseau.
GAUVIN (Isidore), secrétaire de l'amiral.
LARONDE (André), secrétaire de l'état-major général.

État-Major du FORMIDABLE.

(Pertes subies au combat de Trafalgar non mentionnées.)

LETELLIER (Jean-Marie), capitaine de vaisseau.
DONNADIEU (Guillaume), capitaine de frégate.
JOHANNENQ (Pierre-Arcade), lieutenant de vaisseau.
MEURON (Augustin), id.
SILHOUETTE (Jean-Baptiste), id.
GAUDFERNEAU (Noël-Joseph), id.
NORÈS (Aimé-Jean), enseigne de vaisseau.
DROUET (Gabriel), id.
CREST (Jacques-Antoine), enseigne de vaisseau auxiliaire.
PEZENAS (Auguste), id.
LEFORT (André), officier de santé de 1re classe.
SAINT-DENIS (Jean), capitaine au 2e de ligne.
DURAND (Pierre), sous-lieutenant, id.
GULETTY (Germain), agent comptable.
ROSSIGNOL (Jean), lieutenant au 2e de ligne.
BEHAGNON, sous-lieutenant, id.
ESTELLE (Louis-Alexandre), aspirant de 1re classe.
JOURDAN (Olivier), enseigne provisoire.
CACHARD (Alphonse), aspirant de 2e classe.
AUBERT (Charles), id.
CAUVIN (Amable), id.
MURAT (Adrien), id.
BAC (Victor), id.
RENAUD-DALLENS, id.
MARQUISANT (Pascal), id.
DEPÉRONNE (Léonard), id.
ALLEMAND (Hippolyte), id.
DONNADIEU (Joseph-Louis), id.
BELLANGER (Lubin), id.
KLIMRATH (Daniel), id.

État-Major du SCIPION.

(Pertes subies au combat de Trafalgar non mentionnées.)

BERRENGER (Charles), capitaine de vaisseau.
JACON (Félix-Esprit), lieutenant de vaisseau.
ROUSTANT (Jean-Baptiste), id.
FEBURIER (Pierre-Marie), id.

BAYLE (Joseph), enseigne de vaisseau.
NOGUES (Guillaume), id.
SAILLARD (François), id.
CHARMASSON (Guillaume-Basile), id.
BLANCHON (Jacques), id.
MARTIN (Marius), agent comptable.
PEYRON (Joseph), officier de santé.
GARNIER (Nicolas), capitaine au 2e de ligne.
SOLEMINE (François-Paulin), lieutenant id.
MICHAUD (François), sous-lieutenant id.
GIRAUD (Marc-Antoine), Enseigne auxiliaire.
RAILLARD (Charles-Alexandre), aspirant de 1re classe.
NOGUES (Pierre), aspirant de 2e classe.
PAILLARD (Louis-Corentin), id.
DE LA HUILINIÈRE (Auguste), id.
NERCIAT (André), id.
D'HAUTPOUL (CÉSAR), id.
MASSÉ (Honoré), aspirant de 1re classe.
FRACHIER (Hippolyte), aspirant de 2e classe.
VIGNIER (Hippolyte-Vincent), id.
BONAFOUS (Xavier), id.
SAILLARD (Jean-Julien), id.

État-Major de l'INTRÉPIDE.

INFERNET (Louis-Antoine), capitaine de vaisseau.
BOULET (François-Marie-Philippe), lieutenant de vaisseau. Tué.
VISTORTE (Jean-Guillaume), id. Tué.
ESTRINE (Joseph-Thomas), id.
POUPLAIN (Victor), enseigne de vaisseau. Tué.
MAMINEAU (Louis-Alexandre), id.
GICQUEL (Auguste), id.
LAVERGNE (Louis), id.
ROUBAUD (François), enseigne de vaisseau auxiliaire.
CORTHIER (Thomas), agent comptable.
TRUC (François), officier de santé.
POUSSIER (Pierre), capitaine au 2e de ligne.
DROUET (Jacques-François), sous-lieutenant id.
INFERNET (Louis), enseigne provisoire.
PONT (Benoît), capitaine d'infanterie.
SOISSONS (Charles-François), lieutenant id.
GIRARD (Étienne), sous-lieutenant id.

ESTELLE (Jean-Joseph), aspirant de 1re classe.
MARTIN (Jean-Claude), aspirant de 2e classe.
MAZIER (Claude-François), aspirant de 1re classe.
BEZUCHET (Claude-François), id.
BARDONNAUCHE (Ferdinand), aspirant de 2e classe.
CLOPIN (Joseph), id.
PERONI (Jean-Suzanne), id.
CROZE (Jean-Baptiste), id. Blessé.
CONOR (Jean-Pierre), id.
DOUVILLIERS (Jean-Joseph), id.

État-Major du DUGUAY-TROUIN.

(Pertes subies au combat de Trafalgar non mentionnées.)

TOUFFET (Claude), capitaine de vaisseau.
BOISNARD (François), capitaine de frégate.
LAVENU (Jean-Baptiste), lieutenant de vaisseau.
COSSÉ (Nicolas), id.
GUILLET (Victor), enseigne de vaisseau.
ANGAMARE (Jean-Baptiste-Joseph), id.
LEFEBURE (Pierre-Louis), id.
TOCQUEVILLE (Charles), id.
RIGODIT (Claude), id.
AMABLE (Félix), id.
GUILLEMAT (Dominique), capitaine d'artillerie de marine.
GERMAHLING (François-Ferdinand), capitaine au 79e de ligne.
LESEYEUX (René-Charles), lieutenant id.
ROGER (Jean-Baptiste), id.
ÉVIN (Albert), agent comptable.
LANDON (Jean), officier de santé de 2e classe.
CASTELLAN (Philippe), aspirant de 1re classe.
MIÈGE (Jean-Claude), id.
MONTLAHUE (François), id.
ROUSSEAU (Grégoire), id.
GUYNOT (Joachim), aspirant de 2e classe.
TOURNIER (Tropès), id.
DEREYME (Victor), id.
CHASTEAUNEUF (Léon), id.
GAILHARD (Pascal), id.
LAVERGNE (Pierre-Joseph), id.
LEGOARANT (Louis), id.
REBULET (Ferdinand), id.

État-Major du MONT-BLANC.

(Pertes subies au combat de Trafalgar non mentionnées.)

LAVILLEGRIS (Guillaume-Jean-Noël), capitaine de vaisseau.
GRAMON (Jacques), capitaine de frégate.
LEPÉRU (Jean-Baptiste-Noël), lieutenant de vaisseau.
FRÈRE (Charles-Raymond), id.
PIQUET (Amédée), id.
BERNARD (Jean-Jacques), enseigne de vaisseau.
AUGIER (Jean-François-Marie), id.
BARBANSSON (Théodore-Louis-Sébastien), id.
GUICHARD (Ferdinand), enseigne auxiliaire.
GOUJON (Alexandre-Denis), agent comptable.
LECLERC (Germain), capitaine au 2e de ligne.
CÔMBET (Jérôme), lieutenant id.
HENRY (François), id.
LAPAIRE (André), id.
PASSERAT (Claude), sous-lieutenant id.
BARATE (François), officier de santé de 1re classe.
DESROCHES (Jean-Nicolas-Marie-Henri), aspirant de 1re classe.
JACQUET (Pierre-Denis), id.
BIETRIX (François-Benoît), id.
ROUGIER (Jacques-Augustin), aspirant de 2e classe.
BERNARD (Joseph-Toussaint), id.
DESROCHES (Joseph-Charles), id.
ROBERNIER (Adrien-Louis), id.
BENET (Blaise-Antoine-Symphorien), id.
DE CARRAS (Charles), aspirant provisoire.

État-Major général de la troisième Escadre.

MAGON (Charles), contre-amiral. Tué.
LABRETONNIÈRE (Charles-Botherel), lieutenant de vaisseau, adjudant.
PHILIBERT (Pierre-Henri), lieutenant de vaisseau, sous-adjudant.
FEUILLET (Pierre-François), secrétaire de l'amiral.
FAURÉ (Gabriel), secrétaire de la majorité. Blessé.

État-Major de l'ALGÉSIRAS.

LETOURNEUR (Laurent), capitaine de frégate, commandant provisoire. Blessé.
VERDREAU (Guillaume-Joseph), lieutenant de vaisseau. Tué.
LEBLOND PLASSAN (Pierre-Joseph), id. Blessé.
MOREL (Luc), id. Blessé.
LANGLADE (Yves-Marie), id. Blessé.
MARTEL (Charles), enseigne de vaisseau.
BRUE (Joseph), id.
KERBUSSO (Michel-Albin), id. Tué.
GALLAND (Étienne), id.
HARION (Jean-Pierre), capitaine d'artillerie.
REY (François), capitaine au 70e de ligne.
JOURNEL (Pierre), lieutenant, id.
MENET (Michel), sous-lieutenant, id. Tué.
SABOUZIN (Jean-François-Hyacinthe), agent comptable.
LABORDE (Charles), officier de santé auxiliaire de 1re classe.
DESGANTINES (François), aspirant de 2e classe.
JUS (Michel), id.
GRANDIN (Louis), id.
GORDON (Alexandre), id. Blessé.
DOUBLET (Denis), id.
D'HOUDETOT (Charles), id. Blessé.
BEAULIEU (Jean-François), id.
GALLANT (Constant), id.
RAVAISON (François-Étienne), id. Mort à Cadix.
LAHAYE (Antoine), commandant au 4e d'artillerie à pied. Tué.
ESPIAU (Jean-Baptiste), aspirant. Blessé.
SAINT-SIMON, id. Tué.
FIGGI (Melchior), sous-lieutenant au 1er régiment suisse.

État-Major du FOUGUEUX.

BAUDOUIN (Louis-Albin), capitaine de vaisseau. Tué.
BAZIN (François-Marie), capitaine de frégate. Blessé.
PIGÉON (Louis-François), lieutenant de vaisseau. Tué.
LERÉVÉREND (Charles-François), id. Tué.
PELTIER (François-Marie), id. Blessé.
BRISSET (Louis), id.
DRUDESIT (Jean-Joachim), enseigne de vaisseau.
LACHENAIS (Louis-Marie), id. Tué.

JANCE (Victor), enseigne de vaisseau. Tué.
CRESPEL (Prudent-Augustin), id.
FRIQUEGNON (François), capitaine d'artillerie.
RAFFIN (Laurent), agent comptable.
DESCARRIÈRE (Barthélemy), officier de santé.
CAZALIS (Emmanuel), capitaine au 79e de ligne. Blessé.
WATILLEAUX (Xavier), lieutenant, id.
SAUSSINE (Jacques), sous-lieutenant, id. Blessé.
BOURGEON (Claude), id.
PAUHAER (Jean), aspirant de 1re classe. Tué.
CHARABOT (Joseph), aspirant de 2e classe.
OUTIN (Jean-Antoine), id.
DUFAUX (Alexandre), id.
DEFLOTTE (Bonaventure), id.
FOUET (Aimé-Antoine-Victor), id.
LUCE (Jean-Baptiste), id.
LEPOITEVIN (Gabriel), id. Tué.
LIEZ (Alexis), id.
COURTOIS (Lis), lieutenant au 16e de ligne.

État-Major du PLUTON.

COSMAO-KERJULIEN, capitaine de vaisseau.
DUVAL (François-Nicolas), lieutenant de vaisseau. Blessé.
MOREAU (Jacques), id. Blessé.
VENEL (Jean-Baptiste-Léopold), id.
PETIT (Hervé), enseigne de vaisseau. Blessé.
ROMIEUX (Jean-Baptiste-Louis), id.
THIROT (Bonaventure), id.
FEU (Jacques), id. Blessé.
DENIS (Martin), id.
COSMAO (Louis-Aimé), id.
FOURNIER (René-Marie), officier de santé en chef. Blessé.
LATAPIE (Gratien), agent comptable.
DEFLANDRES (Pierre), capitaine au 2e de ligne. Blessé.
PLISON (Charles), lieutenant, id.
DEVAUX (Amand), sous-lieutenant, id.
JOSSET (Nicolas), lieutenant, id. Blessé.
BOTTEMON (Auguste-Borel), aspirant de 1re classe.
WALTER (Guillaume-René), id.
MARNEJOUIX (Félix), aspirant de 2e classe.
SÉBASTIANI (Louis), id.
CLAUSADE (Henri-Guillaume-Pierre), id.

VERGER (Jean-Baptiste-Emmanuel), aspirant de 2e classe.
ABRAHAM (Jean-Baptiste), id. Tué.
ABRAHAM (François-Blaise), id.
GAUTHIER (Joseph-Marie), id. Blessé.
LAFERRIÈRE (Hector), id.
BARBANSSON (Félix), id.
BAROF (Jean), officier de santé de 3e classe. Tué.
GALPIN (Étienne), sous-lieutenant au 16e de ligne. Tué.
PERNOT (Charles), capitaine id. Blessé.
CHEMIDI, capitaine de chasseurs. Mort à Cadix de ses blessures.

État-Major de l'AIGLE.

GOURRÈGE (Pierre-Paulin), capitaine de vaisseau. Mort le 27 octobre 1805, de ses blessures.
TEMPIÉ (Jean-Pierre), capitaine de frégate. Tué.
LHUISSIER (Louis-Antoine-Joseph), lieutenant de vaisseau.
D'AUBIGNY (Joseph-Augustin), id. Blessé.
CLOSSEN (Asmus), id.
DUTOIT (Joseph), id. Blessé.
TANGUY (Louis-Julien-Marie), enseigne de vaisseau.
BAUDOIN (Nicolas-François), id. Mort à l'hôpital, le 26 octobre 1805.
BATTENDIER (Jean-François-Henri), id.
SOUFFES (Jean-François), id.
REVERDIT (Christophe), capitaine au 1er régiment d'artillerie de marine. Blessé.
THOREL (Guillaume-Fulchrand), capitaine de la 41e demi-brigade.
MORVAN (François-Marie), agent comptable.
BLONDEL (Henri), capitaine d'artillerie de marine.
FICHET (Alexandre), officier de santé de 1re classe.
CHENET (Louis), lieutenant d'artillerie de marine.
BEAUDESSON (Jean), sous-lieutenant, id.
LECLERC (Zéphir-Marie), aspirant de 1re classe.
SERAINCHAMPS (Auguste-François), id. Tué.
PAULLEAU (Armand) aspirant de 2e classe.
SALLIER (Claude), id.
MICHEL (Auguste-Jean), id. Tué.
GUÉRIN (Emmanuel-Frédéric), id,
GRAEL (Joseph-Emmanuel), id.
MASON (Auguste), id.
MAGUIN (Jean), capitaine au 67e de ligne. Tué.

DAMBRUN, capitaine d'infanterie.
DEHORTER, id.
CARLY (Simon), adjudant-major.
DEMMOIS (Jean-Baptiste), lieutenant d'infanterie.
BEUILLE, id.
RACAUD (Antoine), id.
MARCHALL (Pierre), id.
REGNIER (Vincent), id.
CHOLET (Pierre-Maurice), id.

État-Major du SWIFTSURE.

VILLEMADRIN (Charles), capitaine de vaisseau.
FABRE (Pierre-François-Marie), lieutenant de vaisseau. Tué.
LAFON (Jean), id.
POISSON (Jean-Marie), id.
AUNE (Joseph-François), id. Blessé.
BERNARD (Joseph-François-Tropez), enseigne de vaisseau.
GIRARDIAS (André-Joseph), id.
EYMIN (Jean-Joseph-Gabriel), id.
CHAHUET (Charles-Gratien), capitaine au 2e régiment d'artillerie de marine.
DELIVET (Jean-Baptiste), officier de santé de 1re classe.
ESMIEUX (Mathieu), enseigne de vaisseau, provisoire.
MAURE (Jean-Baptiste), agent comptable.
LEBLANC-LACOMBE, capitaine d'artillerie de marine.
GUILLEN (François), lieutenant id.
LEMAITRE (Jean-Baptiste), capitaine au 2e de ligne. Blessé.
LANDOUZ (Pierre-Martin), sous-lieutenant, id.
CHARBAUD (Pierre), aspirant de 1re classe.
JEANEST (Hippolyte), id.
HALLIGON (Caliste-Augustin), aspirant de 2e classe. Blessé.
MARTIN (Jean-Baptiste), id.
NICOUX (Laurent-Denis), id.
CORTEZ (Marius-Augustin), id. Blessé.
ROUSSELIN (Jean-Marie), id. Blessé.
COUAN (Auguste-Joseph), id. Tué.
CORLAY (Pierre), id. Blessé.
FABRE (Henri-Étienne), id.
ARNAUD (François), aspirant de 1re classe faisant fonctions d'enseigne provisoire.

État-Major de l'ARGONAUTE.

ÉPRON (Jacques), capitaine de vaisseau.
GUGNY (Philippe), capitaine de frégate. Tué.
PERRIER (Yves), lieutenant de vaisseau.
CHAPELLIER (Jean-Marie), id. Blessé.
PILLET (Gabriel), id. Blessé.
LHUILLIER (Charles-Marie), id.
DROUYN (François), enseigne de vaisseau.
GRANVAL (Noël), id.
TOURNOIS (François-Louis), id. Tué.
RIOUFFE (Hippolyte), id.
GIRAUD (Martin), lieutenant d'artillerie. Blessé.
MAYER (François), capitaine au 79e de ligne. Blessé.
DELOUCHE (Jean-Charles), id.
MARTERILLE (Laurent), sous-lieutenant au 79e de ligne.
CARRÉ (Isidore), lieutenant au 79e de ligne. Blessé.
MICHEL (Emmanuel), agent comptable.
MICHEL (Maximilien-Augustin), aspirant de 2e classe.
EURIEULT (Jean-Baptiste), id. Blessé.
FERRET (Michel), id.
LAUNOY (Gilbert), id. Tué.
OLLIVIER (François), id. Blessé.
BELEGUIC (Louis), id.
QUESNEL (François), id.
DUBODAN (Charles), id. Tué.
CORSON (Pierre), id. Blessé.
BATANDIER (Pierre-Claire), id. Blessé.
MARTIN (Louis), capitaine au 16e de ligne. Blessé.

État-Major du BERWICK.

FILHOL CAMAS (Jean-Gilles), capitaine de vaisseau. Tué.
GUICHARD (Charles-Tropès), capitaine de frégate. Tué.
MARETTE DESEAUX (Jacques-François), lieutenant de vaisseau.
BOUVIER (Pierre-Barthélemy), lieutenant de vaisseau.
BARRET (Charles), lieutenant de vaisseau auxiliaire.
LEGRAND (Pierre-Alexandre-Claude), enseigne de vaisseau.
PEROU (Pierre), enseigne de vaisseau auxiliaire.
MONFORT (Joseph), idem. Blessé.
SIMIOT (François-Mathieu), id.

DEFLOTTE (Magloire), enseigne de vaisseau auxiliaire.
LASSERRE (Jean-Baptiste), officier de santé.
ARNAUD (Auguste-Joseph), agent comptable.
MASSE (Pierre), capitaine au 2e régiment d'artillerie de marine.
MILLOT (André-Léon), lieutenant, id.
CHAUVIN (Edme), capitaine au 2e de ligne.
PELLICOT (Joseph), aspirant de 1re classe.
JEANNOT, id. Tué.
CORNILLON (Jean-Simon), aspirant de 2e classe.
EMERIC (Théodore), id.
FOUROLLES (Alexandre), id.
FRÈRE (Laurent), id.
OLETTA (Jean-Marie), id.
CAT (Jacques), id.
PIERROT, capitaine d'infanterie.
NICOLAS, idem.
Et 3 lieutenants d'infanterie.

État-Major de l'ACHILLE.

DENIÉPORT (Louis-Gabriel), capitaine de vaisseau, Tué.
MONTALEMBERT (Pierre-Jean-Grégoire), lieutenant de vaisseau auxiliaire. Tué.
ARSLET (Louis), enseigne de vaisseau entretenu. Tué.
DELAPARRE (Alexandre-Louis), id.
CAUCHARD (Charles-Alexandre), id.
LACHASSE (Jean-Eugène-Ferdinand), id.
QUIOTS (Casimir-Maximin), idem.
CHABRIER (Pierre), enseigne de vaisseau auxiliaire.
JOUAN (Jean-Pierre), id. Tué.
CLAMAR (Désiré), id.
LEBLOND (Alexandre), capitaine d'artillerie.
SANCENEAU (Simon), capitaine d'infanterie.
JACQUIN (Pierre), lieutenant d'infanterie,
BEGUIER (Louis), agent comptable,
SAINT-HILAIRE (Théodore), officier de santé de 1re classe,
DUPUY (Bernard), aspirant de 1re classe.
VIARD (Antoine-René), id.
LARONDE (Louis), aspirant de 2e classe.
DELACOMBE (Zacharie), id,
MARILLET (Joseph), id. Blessé.
GUILLET (Jérôme), id.
ROUGÉ (Augustin), id.

TOURNOUR (Sébastien), aspirant de 2e classe. Blessé.
DEMONCHAUX (Joseph), capitaine d'infanterie.
MORANVAL, id.
GUZOT, lieutenant d'infanterie.
MACHOT, id.
JAFFIN (Louis), id.

État-Major de la frégate la CORNÉLIE.

MARTINENG (Jules-François), capitaine de vaisseau.
ALBERT (Alexis), lieutenant de vaisseau.
DUCHANIN (Antoine-Jean), id.
BARBEREUX (Jean-Claude), enseigne de vaisseau.
CLAVIER (Jean), id.
FERRAND (Raphaël-Aimé), id.
BERTHAUD (Jacques), lieutenant au 2e de ligne.
BOUGRAIN (Gabriel), agent comptable.
GRILLON (Pascal), officier de santé.
POTHONIER (Jean-Joseph-Marcelin), aspirant de 1re classe.
BELLANGER (Jean), aspirant de 2e classe.
MOURGUE (Jean), id.
COLLOT (Benoît), id.
BONIFACE (Alexandre), id.
BARRY (Léonard), id.

État-Major de la frégate l'HERMIONE.

MAHÉ (Jean-Michel), capitaine de frégate.
DESROTOURS (Jules), lieutenant de vaisseau.
BUCHET CHATEAUVILLE (Armand), enseigne de vaisseau.
MONTGERY (Jacques-Philippe), id.
CAGNIARD (François), id.
MAILLARD DE LISCOURT (Louis-Charles), id.
SÉGUIER (Augustin), agent comptable.
LEVESIEL (Jean-Baptiste), lieutenant d'artillerie.
DUMONTEUIL (Guillaume), officier de santé de 2e classe.
MAGNIER (Louis), aspirant de 1re classe.
FROIDEFONTAINE (Louis-Dominique), id.
DERUBÉ (Pierre-Charles), aspirant de 2e classe.
MESNARD (Eugène), id.
HENRIET (Pierre-Jean-Baptiste), aspirant de 1re classe.
PAUL (Charles), aspirant de 2e classe.
DESPLANCHE (Guillaume), id.

État-Major de la frégate l'HORTENSE.

DELAMARRE-LAMEILLERIE (Louis-Charles-Auguste), capitaine de vaisseau.
DELEUIL (Jean-Étienne-Camille), lieutenant de vaisseau.
DELANGE (Florent), enseigne de vaisseau.
DUMANOIR LE PELLEY (Armand), id.
DUVAL D'AILLY (Étienne-Henry-Maugin), id.
DENIS (Pierre-Guillaume), id.
PETIT (Pierre-Charles), lieutenant d'artillerie.
RENAUD (Auguste-Alexandre-Hippolyte), agent comptable.
ISNARD, officier de santé.
MICHEL, id.
POTHONIER (Victor-Louis), aspirant de 1re classe.
MONTOZON (Julien), aspirant de 2e classe.
MASTEIN (Auguste-Philippe-Armand), id.
PARNAJON (Henry-Léon), id.
GASQUET (Pierre-Cyprien), id.
FORTOUL (Nicolas), id.
HESSE (Charles-Alexandre), id.

État-Major de la frégate le RHIN.

CHESNEAU (Michel), capitaine de frégate.
GOURRIN (Casimir), lieutenant de vaisseau.
POURQUIER (François), id.
AYCARD (Joseph), enseigne de vaisseau.
COURTIN (Louis-Michel), id.
INFERNET (Pierre-Dominique), enseigne de vaisseau auxiliaire.
LODIE (François-Guilain), lieutenant au 2e de ligne.
CHABAUD (Marc-Marie), agent comptable.
LEGOLIAS (Armand), enseigne provisoire.
GUIGOU (Félix), officier de santé.
RICAUDY (Alphonse), aspirant de 2e classe.
SIMONY (Charles), id.
SEGAUD (Henry), id.
CLAVEL (Hilarion), id.
PAUTRIER (Barthélemy), id.
DUPORTAIL (Paul), id.
MONNIER (Nicolas), aspirant de 1re classe.

État-Major de la frégate la THÉMIS.

JUGAN (Nicolas), capitaine de vaisseau.
MOUSNIER (Jean-Baptiste-Anselme), lieutenant de vaisseau.
ANNIBAL (Adrien-Jean), enseigne de vaisseau.
LOMBARD (Jacques), id.
FOURCHON (Charles-François-Noël), id.
SAVY (Joseph), id.
JEANNOT (Denis), agent comptable.
PEPIN (Daniel-Lamothe), officier de santé de 2e classe.
LAURENT (Fleury), lieutenant au 2e de ligne.
OUDET (François), aspirant de 1re classe.
ROUFFIO CRAMPEZ (Martial), id.
GOUPILLEAU (Victor-Charles), aspirant de 2e classe.
LATZELMAN (Louis-Charles), id.
THABEAUD (Pierre-Paul), id.
OLLIVIER (Pierre-Éléazard), id.

État-Major du brick l'ARGUS.

TAILLARD (Yves-François), lieutenant de vaisseau, commandant.
LECHARTREUX (Jean-Jacques-Georges), lieutenant de vaisseau.
PERRONAY (Yves-Pierre), enseigne provisoire.
DOT (Joseph-François-Fortuné), id.
VIMONT (Pierre-Théodore), agent comptable.
BALLE (Antoine-Charles), aspirant de 1re classe.
DAVID (Louis-Marie), aspirant de 2e classe.
MERCIER (Joseph), id.

État-Major du brick le FURET.

DEMAY (Pierre-Antoine-Toussaint), lieutenant de vaisseau, commandant.
PELLABON (Jean-Pierre), lieutenant de vaisseau.
DELACROSE (Toussaint), enseigne auxiliaire.
BARIC (Charles-René), id.
FÉRAUD (Antoine), id.
LATY (César), agent comptable.
DAUDI (Jean-François-Léonard), officier de santé.

QUERBÈS (Martin), aspirant de 2[e] classe.
MAGNAN (Jean-Baptiste), id.
BROUE (Édouard), id.

État-Major du Brick l'OBSERVATEUR [1].

CROIZÉ (Jean), lieutenant de vaisseau, commandant.
FRANC (Bernard), enseigne de vaisseau.
DEBERNES (Robert-Henry), id.
ROMAIN (Pierre-Marie), id.
PIEL (Victor-Alexandre), agent comptable.
MERCEY (Pierre-Henry), officier de santé de 3[e] classe.
ESPIAUX (Jean-Charles), aspirant de 2[e] classe.
HUON (François-Jean), id.
BABIN (Marie), id.
BONNIEU (Georges), id.
LAFERRIÈRE (Hector), id.

[1] L'amiral Villeneuve, dans sa lettre du 18 octobre 1805, annonce au ministre qu'il laisse le brick *l'Observateur* à Cadix et répartit son équipage sur les vaisseaux *l'Indomptable* et *l'Algésiras*.

LISTE DES OFFICIERS ET ASPIRANTS ESPAGNOLS

TUÉS OU BLESSÉS AU COMBAT DE TRAFALGAR.

Morts.

D. FEDERICO GRAVINA, lieutenant général, mort des suites de ses blessures.
D. DIONISIO ALCALA GALIANO, brigadier.
D. COSME DAMIAN DE CHURRUCA, id.
D. FRANCISCO ALCEDO, capitaine de vaisseau.
D. FRANCISCO MOYNA, capitaine de frégate.
D. ANTONIO CASTANOS, id.
D. JACINTO GUIRAL, lieutenant de vaisseau.
D. AGUSTIN MONZON, id.
D. RAMON AMAYA, id.
D. JUAN GONZALEZ CISNIEGA, id.
D. JOAQUIN DE SALAS, id.
D. JUAN MATUTE, id.
D. JUAN JOSÉ DONESTEVE, id.
D. PEDRO MORIANO, lieutenant de frégate.
D. MARTIN DE URIA, id.
D. RAFAEL BOBADILLA, id.
D. JOSÉ ROSSO, id.
D. RAMON ECHAGUE, enseigne de vaisseau.
D. CAYETANO PICADO, id.
D. LUIS PEREZ DEL CAMINO, id.
D. JUAN DE MEDINA, id.
D. BENITO BERMUDEZ DE CASTRO, enseigne de frégate.
D. DIEGO DEL CASTILLO, id.
D. MIGUEL GARCIA, enseigne de frégate provisoire.
D. ANICETO PEREZ, id.
D. GERONIMO SALAS, aspirant de marine.
D. MANUEL BRIONES, id.
D. ANTONIO BOBADILLA Y ESLABA, id.
D. JOSÉ GRAULLE, lieutenant-colonel et capitaine des grenadiers de Cordoue.
D. AGUSTIN MORIANO, capitaine d'infanterie.

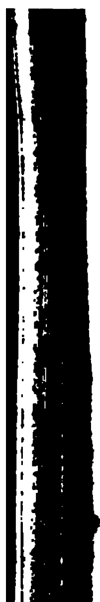
D. BERNARDO CORRAL, capitaine d'infanterie provisoire.
D. JUAN JUSTINIANI, lieutenant id.
D. MIGUEL VIVALDO, id.
D. MIGUEL CEBRIAN, lieutenant d'artillerie.
D. CARLOS BELORADO, enseigne d'artillerie.

Blessés.

D. IGNACIO MARIA DE ALAVA, lieutenant général.
D. ANTONIO ESCANO, chef d'escadre.
D. BALTASAR HIDALGO DE CISNEROS, id.
D. CAYETANO VALDES, brigadier.
D. JOSÉ DE VARGAS, id.
D. FRANCISCO JAVIER DE URIARTE, id.
D. FELIPE JADO CAJIGAL, id.
D. TEODORO ARGUMOSA, capitaine de vaisseau.
D. JOSÉ GARDOQUI id.
D. ANTONIO PAREJA, id.
D. IGNACIO OLAETA, id.
D. TOMAS RAMERY, id
D. JOAQUIN SOMOZA, capitaine de frégate.
D. JOSÉ BRANDARIZ, id.
D. LUIS MORENO, lieutenant de vaisseau.
D. JOAQUIN JORGANES, id.
D. FRANCISCO CALDERON, id.
D. MARCOS GURUCETA, id.
D. PEDRO NUNEZ, id.
D. JOSÉ LINARES lieutenant de frégate.
D. DOMINGO MONTEVERDE, id.
D. MANUEL RIVERA, id.
D. IGNACIO VALLE, id.
D. JUAN DEL BUSTO, id.
D. VICENTE LAMA Y MONTES, id.
D. JOAQUIN AROSTEGUI, id.
D. FRANCISCO CARMONA, enseigne de vaisseau.
D. PEDRO BOIS GROULLER, id.
D. JOSÉ LOSADA, id.
D. PEDRO RATO id.
D. NICOLAS DEL RIO NOQUERIDO, enseigne de frégate.
D. JOSÉ DE LA SERNA, id.
D. JUAN JOSÉ CARRANZA, id.
D. JOSÉ NAVARRO, id.

D. JACOBO ALEMAN, enseigne de frégate.
D. SEBASTIAN RODRIGUEZ DE ARIAS, id.
D. GERONIMO OBREGON, id.
D. GABRIEL DE PAZOS, id.
D. MANUEL DIAZ, id.
D. JUAN DIEGUEZ, id.
D. JOSÉ CABEZAS, id.
D. JOAQUIN BEDRINANA, id.
D. PEDRO TAROADA, chef de bataillon d'infanterie provisoire.
D. PEDRO SAENZ BARANDA, aspirant de marine.
D. ALONSO BUTRON, id.
D. JOSÉ ALVAREZ SOTOMAYOR, id.
D. FELIPE MARQUEZ DE LA PLATA, id.
D. ANICETO DIAZ PIMIENTA, id.
D. JOSÉ BUSTILLOS, id.
D. ALEJANDRO RUA, id.
D. JOSÉ BARROS, id.
D. ANTONIO MAYMO, id.
D. ANDRES PITA-DAVEIGA, id.
D. TIMOTEO OKIFF, capitaine d'infanterie.
D. MARIANO GONZALEZ, enseigne d'infanterie.
D. JUAN MENDIVIL, id.
D. JOSÉ SANCHEZ BOADO, enseigne d'artillerie.

FIN DE L'APPENDICE DU TOME SECOND.



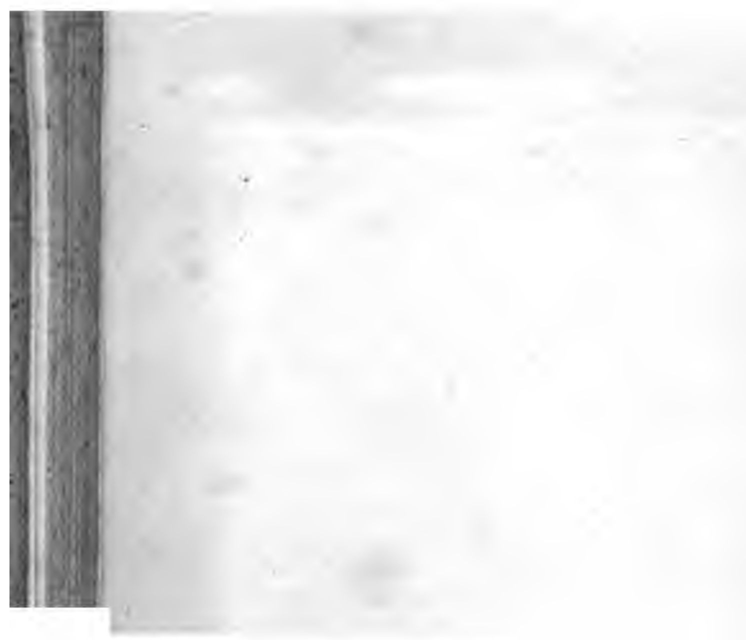
TABLE

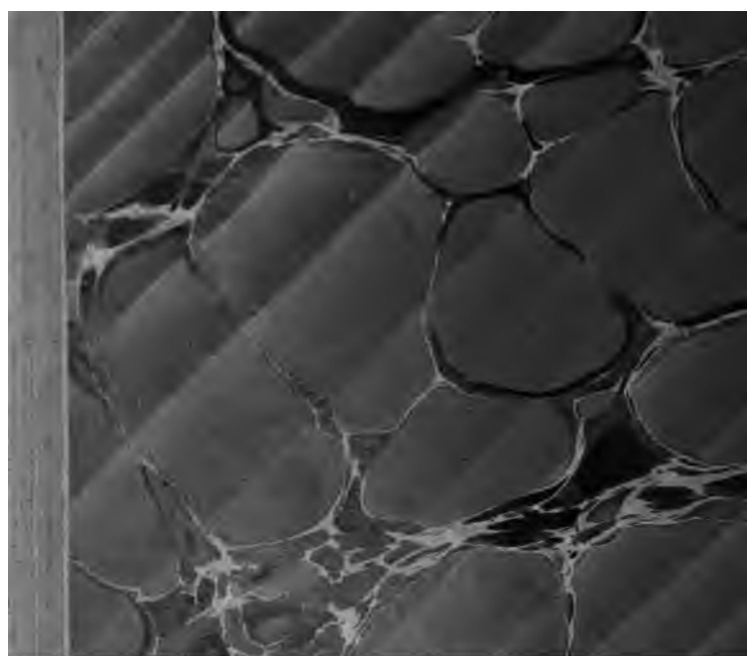
DES

MATIÈRES CONTENUES DANS LE TOME SECOND.

FIN DE LA TABLE DU TOME SECOND.

Paris, — Imprimerie de P.-A. BOURDIER et Cie, rue Mazarine, 30.






UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 02608 8065

